IMT Nuremberg Archives

H – 701

International Court of Justice

H0701 - 0002

Notice.

Not to be published until presented before the tribunal in open court and then only that portion actually submitted as evidence.

Ne pas publier avant présentation devant le tribunal en audience publique et seulement la partie réellement versée au dossier.

Nicht zu veroeffentlichen vor Darlegung vor dem Gericht (Tribunal) in oeffentlicher Sitzung und dann nur jenen Teil, welcher tatsaechlich zur Beweisfuehrung uebermittelt wurde.

Не публиковать до того, как представлено на публичном заседании трибунала и только ту часть, которая представлена в качестве доказательства.

H0701 – 0003

I certify that none of the documents included herein have been denied by the tribunal and that this document book has been examined with the prosecution in accordance with the ruling of the tribunal dated 4 April 1946.

Je certifie qu'aucun des documents ci-inclus n'a été contesté par le Tribunal, et que ce livre de documents a été examiné par le Ministère Public suivant les régles du Tribunal, en date du 4 Avril 1946,

Ich bestaetige , dass keine der hierin enthaltenen Dokumente vom Gerichtshof abgelehnt wurden und dass dieses Dokumentenbuch gemeinsam mit der Anklagevertretung durchgesehen wurde, in Uebereinstimmung mit der Entscheidung des Gerichtshofes vom 4. April 1946.

A. C. Julian

Signature of Counsel

Signature de l'Avocat

Unterschrift des Verteidigers.

A u s z u g aus Dokument JK 65 - GD 224-

.....

Seekriegsleitung
Nr.1/SKl A I 656/39 Gkdos.

Berlin, den 3. November 1939

Geheime Kommandosache !

Vorliegende Denkschrift enthaelt die Ueberlegungen der Seekriegsleitung ueber die

MOEGLICHKEITEN ZU EINER VERSCHAERFUNG DES HANDELSKRIEGES GEGEN ENGLAND.

Im Auftrage
Fricke

.....

Berlin, den 15. Oktober 1939

D e n k s c h r i f t

ueber den verschaerften Seekrieg gegen England

A.Zielsetzung des Krieges:

Der Vorschlag des Fuehrers zur Wiederherstellung eines gerechten, ehrenvollen Friedens und zur Neuregelung der politischen Ordnung in Mitteleuropa ist abgelehnt. Die Feindmaechte wollen den Krieg mit dem Ziel der Vernichtung Deutschlands. In den Kampf, in den nunmehr Deutschland seine Existenz und sein Recht zu verteidigen gezwungen ist, muss es unter voller Achtung der Gebote soldatischer Kampfsittlichkeit, seine Waffen mit rueecksichtsloser Schaerfe zum Einsatz bringen.

....

B.Beurteilung der Feindlage:

Die bisherige Kriegfuehrung hat erwiesen, dass England nicht gewillt ist, in diesen Kriege grosse militaerische Opfer zu bringen und sich militaerisch voll einzusetzen. Es beschraenkt sich daher auf die Fuehrung des auf lange Dauer durchzuhaltenden Propaganda- und Wirtschaftskrieges. Seine Massnahmen haben die voellige Abschnuerung Deutschlands von allen Handelsverbindungen zum Ziele. Eine grosszuegig aufgebaute, ruecksichtslos durchgefuehrte Handelskontrolle, verbunden mit staerksten politischen und wirtschaftlichen Druck, hindert die Neutralen an der Durchfuehrung ihres Handelsverkehrs und zwingt sie, den englischen Wirtschaftskrieg gegen Deutschland zu unterstuetzen.

H0701 – 0004

H0701 – 0005

C. Moeglichkeiten der zukuenftigen Seekriegfuehrung :

I. Militaerische Forderungen fuer den Entscheidungskampf gegen England:

Die militaerische Seekriegfuehrung muss die zur Verfuegung stehenden Kampfmittel so wirksam wie moeglich zum Einsatz bringen. Hierbei sind die groessten militaerischen Erfolgaussichten zu erwarten, wenn mir ruecksichtsloser Schaerfe gegen die englischen Seeverbindungen ueberall da, wo sie fuer uns erreichbar sind, vorgegangen wird mit dem Endziel, jede Einfuhr nach England sowie jede Ausfuhr aus England zu verhindern. Die Schonung der neutralen Interessen ist anzustreben, soweit es ohne Beeintraechtigung militaerischer Erfordernisse moeglich ist. Eine Stuetzung der getroffenen militaerischen Massnahmen auf das bestehende Voelkerrecht bleibt erwuenscht; militaerisch als notwendig erkannte Massnahmen muessen aber, sofern sie kriegsentscheidende Erfolge erwarten lassen auch dann durchgefuehrt werden, wenn das geltende Voelkerrecht nicht auf sie Anwendung finden kann. Grundsaetzlich muss daher das militaerische zur Brechung der feindlichen Widerstandskraft wirksame Kriegsmittel rechtpolitisch gestuetzt werden, auch wenn damit neues Seekriegsrecht geschaffen wird.

Die oberste Kriegsleitung muss nach Abwaegen der politischen, militaerischen und wirtschaftlichen Folgerungen im Rahmen der Gesamtkriegfuehrung darueber entscheiden, welches militaerische und kriegsrechtpolitische Verfahren zur Anwendung kommen soll.

.....

II. Inwieweit werden die militaerischen Forderungen bei der augenblicklichen Form des Handelskrieges erfuellt:

Entscheidend fuer die augenblickliche Handelskriegfuehrung ist die grundsaetzliche Anerkennung des geltenden Seekriegsrechts, insbesondere der Fuehrung des Handelskrieges nach Prisenordnung.

.....

Die Einhaltung prisenrechtlicher Feststellungsmassnahmen (Auftauchen, Anhalten, Untersuchen) durch Uboote ist nach den bisherigen praktischen Erfahrungen, besonders im feindlichen Kuestenvorfeld, militaerisch nicht mehr zu verantworten. Die klaren Anweisungen der britischen Admiralitaet an die britischen Handelsschiffe, jedes deutsche Uboot zu rammen, und von der Waffe Gebrauch zu machen, sowie die von den Ubooten bereits

H0701 - 0006

festgestellte starke Luftueberwachung und Ubootsabwehr zeigen mit klarer Deutlichkeit, welchen Gefahren das Uboot in feindlicher Kuestennähe beim Anhalten und Untersuchen von Handelsschiffen ausgesetzt ist.

.....

.... Das fuer die Uboote gefahrvolle prisenrechtliche Anhalten und Untersuchen von Handelsschiffen bleibt nach wie vor bestehen. Eine warnungslose Versenkung ist nicht moeglich :

1.) bei allen neutralen - u.U. Banngut befoerdernden - einzeln oder in neutralen Geleit fahrenden Handelsschiffen;
2.) bei allen nicht eindeutig als feindlich ausgemachten Handelsschiffen, wobei damit gerechnet werden muss, dass der Gegner moeglicherweise bald dazu uebergehen wird, seine Handelsschiffe als neutrale Fahrzeuge zu tarnen.

.....

Gegenueber der bisherigen Form der Handelskriegfuehrung bringt die Blockade folgende Vorteile:

1.) Militaerisch:

Die militaerischen Forderungen sind weitgehend erfuellt., die Sicherheit der Uboote ist erhoeht.

.....

3.) Voelkerrechtlich:

Die Blockade ist ein voelkerrechtlich anerkanntes Rechtsinstitut. Einsprueche von Neutralen sind bei tatsaechlicher Wirksamkeit nicht wahrscheinlich und koennen in jedem Falle unter Berufung auf den Rechtszustand der Blockade zurueckgewiesen werden.

. ....

Abschliessend ist zur Frage der Erklaerung einer Blockade festzustellen:

Das militaerisch geforderte, ruecksichtslose und warnungslose Vorgehen gegen alle Handelsschiffe ist nicht moeglich. Die Uboote muessen auch bei der Erklaerung der Blockade auftauchen, um die neutralen sowie die nicht einwandfrei als feindlich erkannten Handelsschiffe zu warnen.

H0701 - 0007

Eine Blockade der englischen und franzoesischen Kueste verlangt zu ihrer voelkerrechtlich wirksamen Durchfuehrung eine zur Zeit noch nicht durchfuehrbare Anzahl von Ubooten und Flugzeugen.

.....

e) Die "Belagerung" von England.

Die "Belagerung zur See" ist ein neuer, im geltenden Voelkerrecht unbekannter Begriff. Sie ist als eine Verschaerfung der Blockade anzusprechen und stellt damit die schaerfste Form des Handelskrieges dar. Sie traegt dem Auftreten der seekriegsrechtlich noch nicht klar erfassten Luftwaffe und den Gegebenheiten der modernen Seekriegfuehren - staerkste Ubootes-Abwehr, staerkste Luftueberwachung Rechnung. Ihr Ziel ist, die verfuegbaren Kampfmittel des Seekrieges Ueberwasserstreitkraefte, Uboote und Flugzeuge mit der ruecksichtslosen Schaerfe zum Einsatz zu bringen.

Die "Belagerung zur See" geht aus von der Ueberlegung, dass ein wirklich erfolgreiches Operieren von Ubooten und Flugzeugen zum Handelskrieg nach Prisenordnung in dem der gegnerischen Luftueberwachung unterliegenden Kuestenvorfeld und im Hinblick auf die Bewaffnung der Handelsschiffe sowie auf die Anweisung der britischen Admiralitaet an die Handelsschiffahrt, jedes deutsche Uboot zu rammen, nicht mehr moeglich ist. Sie gibt den Ubooten und Flugzeugen die Moeglichkeit jedes feindliche und neutrale Schiff, das die Kueste Englands ansteuert, oder verlaesst, warnungslos zu versenken. Den Geboten der Kampfsittlichkeit entsprechen soll jedoch angestrebt werden, die Besatzungen neutraler Schiffe vor der Versenkung zu warnen und ihnen die Rettung in die Boote zu ermoeglichen.

1.) Politische und voelkerrechtliche Folgerungen.

.....

Da eine rechtliche Sanktion des Begriffes "Belagerung" bisher nicht besteht, werden die neutralen Staaten unter Hinweis auf die voellige Unmoeglichkeit der Effektivitaet der Belagerung (im Sinne der Umschliessung einer Festung) versuchen die oeffentliche Verkuendung eines Belagerungszustandes als voelkerrechtwidrig darzustellen. Demgegenueber kann jedoch darauf hingewiesen werden, dass Chamberlain in einer

H0701 - 0008

Unterhausrede Ende September 1939 den Ausdruck der belagerten Festung bezueglich Deutschlands selbst gebraucht hat und dass auch die franzoesische Presse in der gleichen Zeit von einen Belagerungskrieg gegen Deutschland gesprochen hat.

....

Die Entscheidung fuer die Form der Verschaerfung der Handelskriegfuehrung und den Zeitpunkt des Ueberganges zur schaerfsten und damit in diesem Kriege endgueltigen Form des Seekrieges ist vonweittragenster politischer Bedeutung. Sie kann nur von der obersten Kriegsleitung getroffen werden, die die militaerischen, politischen und wirtschaftlichen Erfordernisse gegeneinander abwaegt.

....

H0701 - 0009

Doenitz 60

A u s z u g aus

"Urkunden zum S e e k r i e g s r e c h t"

1.September 1939 bis 31.August 1940

Zusammengestellt von

Oberkommando der Kriegsmarine

1.Abteilung Seekriegsleitung

Seite 424

534.

Verlautbarung des amerikanischen Praesidenten von 4. November 1939 ueber die Kampfzone 1.)

Das abgeaenderte Neutralitaetsgesetz ist unterzeichnet und ist ab heute gueltig und ich habe dementsprechend auch eine Verordnung erlassen die eine Kampfzone in Breiten- und Laengengraden festlegt.

Auf gut englisch ist das Hauptresultat wie folgt: Von jetzt ab darf kein amerikanisches Schiff den Hafen einer kriegfuehrenden Macht anlaufen, sei es britisch, franzoesisch, oder deutsch in Europa oder Afrika, suedlich bis zu den kanarischen Inseln. Dieses ist gesetzlich festgelegt, und nicht mehr persoenlichem Belieben ueberlassen.

Durch die Verkuendung einer Kampfzone habe ich das Gebiet festgelegt, in dem die tatsaechlichen Kriegsaktionen die Schiffahrt fuer amerikanische Schiffe gefaehrlich zu machen scheinen. Diese Kampfzone schliesst die ganze Bucht von Biskaya ein, ausser den Gewaessern an der noerdlichen Kueste Spaniens dicht an der spanischen Kueste entlang, in denen die Gefahr eines Angriffes unwahrscheinlich ist. Es umfaesst ferner alle Gewaesser um Grossbritanien, Irland und die anliegenden Inseln einschliesslich des englischen Kanals, Es schliesst die ganze Nordsee ein der norwegischen Kueste entlang, bis zu einen Punkte suedlich von Bergen, Es umfasst die ganze Ostsee und die anliegenden Gewaesser.

Daher koennen jetzt im Endergebnis keine amerikanischen Schiffe Haefen in Frankreich, Grossbritannien oder Deutschland anlaufen.

Das ist Gesetz. Durch die Verkündung des Gesetzes können sie keine Häfen in Irland oder in Norwegen südlich von Bergen, noch Häfen in Schweden, Dänemark, Holland oder Belgien und keine Ostseehäfen anlaufen. Alle neutralen Häfen im Mittelmeer und im Schwarzen Meer bleiben offen, auch alle Häfen, kriegführend oder neutral im Stillen Ozean und anschliessenden Gewässern, und alle afrikanischen Häfen südlich der Breite der Kanarischen Inseln (30 0 N.)

Wo es notwendig ist, kann ich dem Sinne des Gesetzes nach amerikanische Schiffe in der Kampfzone fahren lassen. Durch Bestimmungen ist es beabsichtigt, dass Schiffe und Bürger die jetzt in der Kampfzone sind, herauskommen können, und dass für das Mindestmass notwendiger amtlicher, Ablösungs- und ähnliche Reisen, die in solchen Gebieten stattfinden müssen, Sorge zu tragen ist. Es ist ferner beabsichtigt, dass Schiffe, die bereits nach der Kampfzone ausgelaufen sind, ehe das Gesetzt gültig wurde, Erlaubnis erhalten, ihre Reise zu beenden.

Die Kampfzone kann sich den Umständen nach ändern, und es ist möglich, dass jetzt sichere Gebiete gefährlich werden, oder, dass jetzt beunruhigte Gebiete später wieder sicher werden. In diesem Fall werden die Gebiete den Umständen nach abgeändert.

Amerikanische Küstenschiffahrt, sowie die Schiffahrt zwischen den amerikanischen Republicken, oder Bermuda, oder irgendeiner von den karibischen Inseln, ist nicht von den Gesetz betroffen.
Die Schiffahrt zwischen den Vereinigten Staaten und Kanada ist im allgeneinen ebenfalls nicht betroffen.

==========

1) Aussenminiserium Bulletin, BD. I (1939) S.455 f.

Ich, Dr.H.v.V. VEITH, AGO.No. D 150649,
bestätige hiermit, dass ich durchaus vertraut mit der englischen und deutschen Sprache bin und dass das Vorstehende eine wahrheitsgemässe und richtige Übersetzung des Documents Nr. ..... darstellt.

11.April 1946.

Dr.H.v.V.VEITH
AGO No. D 150649

H0701 – 0010

Doenitz 73

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939

(KTB Skl Teil C Heft VIII 1939)

Berlin, den 24.Nov.1939

An die

Missionen genäss beiliegender Liste.

Telegramm.

Anschluss an Drahterlass von 22.Oktober.
Bitte dortiger Regierung folgendes mitteilen:
Seit der am (Datum dort einzusetzen) ausgesprochenen Warnung Benützung englischer und französischer Schiffe, sind nachstehende zwei Tatsachen zu verzeichnen:

a) Vereinigte Staaten haben ihren Schiffen Befahren genau abgegrenzten Gebietes verboten.
b) Zahlreiche feindliche Handelsschiffe sind bewffnet worden. Es ist bekannt, dass diese bewaffneten Schiffe Weisung haben, Waffen auch aggressiv zu verwenden und Uboote zu rammen.

Diese beiden neuen Tatsachen geben Reichsregierung Anlass, erneut und verstärkt zu warnen, dass in Hinblick auf die mit allen Mitteln moderner Kriegstechnik geführten und sich häufenden Kampfhandlungen in Gewässern rund um britische Inseln und in der Nähe der französischen Küste dort Sicherheit für neutrale Schiffahrt nicht mehr als gegeben angesehen werden kann.

Deutsche Regierung empfiehlt daher dringend, für die Überquerung Nordsee den Weg südlich und östlich des deutscher Warngebietes zu wählen.

Im Interesse weiterer Aufrechterhaltung friedlichen Schiffsverkehrs neutraler Staaten und um Verluste an Leben und Eigentum Neutraler vorzubeugen, sieht sich Reichsregierung ferner veranlasst, gesetzgeberische Massnahmen nach dem Vorbild der Regierung der Vereinigten Staaten dringend zu empfehlen, die in Voraussicht der Gefahren des modernen See - krieges ihren Schiffen das Befahren eines genau abgegrenzten Gebietes untersagt hat, in den nach Worten Präsidenten Vereinigter Staaten derzeitige Kriegshandlungen den Verkehr amerikanischer Schiffe gefährdet erscheinen lassen.

Reichsregierung muss darauf aufmerksam machen, dass sie Verantwortung für Folgen ablehnt, die entstehen, wenn Warnung und Empfehlung nicht befolgt werden.

Ritter

H0701 - 0011

Auszug
aus
"Völkischer Beobachter" Münchener Ausgabe, von Montag, den 11.Dezember 1939

Englische Küstenschiffahrt den Marine-Behörden unterstellt.

London, 10.Dezember

Die britische Admiralität teilte am Samstag mit, dass die Schiffahrt innerhalb bestimmter Teile der engl. Küstengewässer ab sofort der Gerichtsgewalt der Marinebehörden unterstellt worden sei. Diese Juristiktionsgewalt wurde den Kommandanten von Portsmouth, den der westlichen Zugänge nach Rosyth und dem kommandierenden Admiral der Orkney und Shetland-Inseln verliehen. Sie können nunmehr auf Grund der Ermächtigung die Schiffahrt in den Küstengewässern für die sie zuständig sind, völlig verbieten oder einschränken.

Wie United Press hierzu schreibt, werde diese Massnahme als eine reine Verteidigungsmassnahme und als nicht mit der Konterbandekontrolle in Verbin ung stehend angesehen. Sie schaffe eine Art Belagerungszustand.

H0701 - 0012

Doenitz 60

A u s z u g

aus

" U r k u n d e n zur S e e k r i e g s r e c h t "

1.September 1939 bis 31.August 1940

Zusammengestellt von

Oberkommando der Kriegsmarine

1.Abt. Seekriegsleitung

Seite 22

31.

Erklärung des Ersten Lords der britischen Admiralität über die britische U-Boot-Kriegsführung in seiner Rede im House of Commons vom 8.Mai 1940 . 2)

Wir beschränkten deshalb unsere Tätigkeit im Skagerrak auf Unterseeboote. Um diese Tätigkeit so wirkungsvoll wie möglich zu gestalten, wurden die dem Vorgehen unserer Unterseeboote gewöhnlich auferlegten Beschränkungen gelockert. Wie ich dem House gesagt habe, waren sämtliche deutsche Schiffe bei Tag oder Nacht zu versenken, wo sich Gelegenheit dazu bot.

2) Parl. Deb.House of Commons Bd.360, Sp. 1353.

Ich, Dr.H.v.V.Veith, Ago Nr. D 15o649, bestätige hiermit, dass ich durchaus vertraut mit der englischen und deutschen Sprache bin, und dass das Vorstehende eine wahrheitsgemässe und richtige Übersetzung des Dokuments Nr. darstellt.

11.April 1946

Dr.H.v.V.VEITH
AGO Nr. D 15o649

H0701 - 0013

A u s z u g
aus
"U r k u n d e n zum S e e k r i e g s r e c h t "
1.September 1939 bis 31.August 1940

Zusammengestellt vom
Oberkommando der Kriegsmarine
1.Abt. Seekriegsleitung

Seite 273

319.

Note des italienischen Botschafters in Berlin vom 15.Juni4o an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen betreffend italienische Gefahrengebiete vor den feindlichen Küsten 1)

(Übersetzung)

Im Auftrage meiner Regierung beehre ich mich, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, dass die französische Admiralität, mit Benachrichtigung an die Seefahrer vom 12.Juni , folgendes mitgeteilt hat:

" Die französische Admiralität erklärt infolge Minenlegu folgende Zonen für die Schiffahrt gefährlich:

1. Alle die italienischen Küsten und die Küsten der italienischen Besitzungen benützenden Gewässer bis zu einer Grenze der Meerestiefe von 500 Metern,
2. die Mündungen von Bonifacio und die Durchfahrt zwischen Korsika und dem Kontinent,
3. die von dem Meerespunkt 37 ° 3o' Nord, 11° 2o' Ost , Pantelleria, Kap San Marco begrenzte Zone"

..... ==========

1) Nach amtlicher Mitteilung.

H0701 - 0014

D o e n i t z 6o

A u s z u g

aus

"U r k u n d e n zum S e e k r i e g s r e c h t"

1.September 1939 bis 31.August 1940

Zusammengestellt von
Oberkommando der Kriegsmarine
1.Abt. Seekriegsleitung

Seite 6

5.

DNB.=Meldung vom 4.März 1940 betreffend eine Unterredung des Grossadmirals Raeder mit einem Vertreter der National Broadcasting Company New York über die Grundsätze der deutschen Seekriegführung 1)

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Grossadmiral Dr. h.c. Raeder, gewährte einem Vertreter der National Broadcasting Company, New York, eine Unterredung, die sich grundsätzlichen Fragen des Seekrieges, insbesondere mit de. deutschen Standpunkt in der Führung des Seekrieges, beschäftigte.

.....

Grossadmiral Raeder behandelte dann die Gefahren, die neutralen Handelsschiffen drohen, wenn sie sich kriegsmässig verhalten und damit Anlass zu Verwechslung mit feindlichen Schiffen geben. Hierzu gehöre auch das Fahren im Convoy, das als nichts anderes anzusehen sei, als ein Ersatz für die Bewaffnung von Handelsschiffen. Die einzelnen Schiffe wehrten sich zwar nicht selbst, sie übertrügen jedoch den bewaffneten Widerstand gegen die prisenrechtliche Untersuchung auf die geleitenden Kriegsschiffe und erwarteten vom geleitenden Kriegsschiff die Vernichtung des Angreifers. Der deutsche Standpunkt lasse sich ganz

H0701-0015

knapp auf die Formel bringen: wer Waffenhilfe in Anspruch nimmt, muss Waffeneinsatz gewärtigen.

Der Grossadmiral erörterte dann die Kriegsgefahren, die den neutralen Handelsschiffen in den Küstengewässern einer kriegführenden Macht drohen. Im Küstenvorfeld eines kriegführenden Landes sei naturgemäss damit zu rechnen, dass von beiden Seiten mit Einsatz aller neuzeitlichen Kampfmittel gekämpft werde. Dies gelte besonders für die Seegebiete vor der englischen Küste, zumal die britische Admiralität die neutralen Handelsschiffe zum Befahren minenverseuchter Gebiete zwinge und durch den Missbrauch neutraler Flaggen sowie durch die Verwendung von Handelsschiffen zu Kriegszwecken die Unterscheidung von feindlichen und neutralen Handelsschiffen nahezu unmöglich mache.

Bei der Erörterung der Möglichkeit häufiger Meinungsverschiedenheiten ging der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine auf das Verbot des amerikanischen Präsidenten Roosevelt für die amerikanische Schiffahrt ein, die gefährliche Zonen um England zu befahren. Er führte hierbei folgendes aus: "Das Verbot ist der beste Beweis, gegen das von England geübte Verfahren, das die Neutralen zum Befahren dieser Gebiete zwingt, ohne in der Lage zu sein, ihre Sicherheit zu gewährleisten. Deutschland kann allen Neutralen nur raten, die Politik Ihres Präsidenten nachzuahmen."

Frage:"Also gibt es nach Lage der Dinge überhaupt keinen Schutz für die neutrale Schiffahrt in den kriegsgefährdeten Zonen?"
Antwort: "Solange England seine Methoden beibehält, wohl nicht . ....."

==========

1) DNB. vom 4.März 1940.

H0701 -0016

A u s z u g
aus

"U r k u n d e n zum S e e k r i e g s r e c h t"
1.September 1939 bis 31.August 1940

Zusammengestellt von
Oberkommando der Kriegsmarine
1.Abt. Seekriegsleitung

Seite 257

285.

Drahterlass des deutschen Auswärtigen Amts vom 6.August 1940 an deutsche Missionen im neutralen Ausland betreffend das deutsche Gefahrengebiet um die britischen Inseln.1)

Vorbehaltlich weiterer endgültiger Weisung ist dortiger Regierung folgendes zu notifizieren 2):
"Durch die Entwicklung, die der Krieg in den letzten Wochen genommen hat, ist England in den Mittelpunkt der Kampfhandlungen zur See und in der Luft gerückt worden. In dem Seegebiet um England ist daher jetzt ständig mit Kampfhandlungen zu rechnen, die ein ungefährdetes Befahren dieses Seegebietes durch Handelsschiffe ausschliessen. Das gesamte Seegebiet um England ist somit zum Operationsgebiet geworden. Jedes Schiff, das dieses Gebiet befährt, setzt sich der Vernichtung nicht nur durch Minen, sondern auch durch andere Kampfmittel aus. Die deutsche Regierung warnt daher erneut und dringlichst vor dem Befahren des gefährdetem Gebietes . Sie muss der ..... (einzufügen die dortige Landesbezeichnung) Regierung nahlegen, auch von sich aus das ihr geeignet erscheinende zu veranlassen, damit die

H0701-0017

Angehörigen und die ..... Schiffe (Einzufügen die dortige Landesbezeichnung) sich nicht mehr in das gefährdete Gebiet begeben. Als gefährdet gilt das Seegebiet, das von einer Linie begrenzt wird, die folgende Punkte verbindet:

Von der französischen Atlantikküste auf 47° 30' Nord 2 ° 40' West nach Punkt 45° Nord 5° West nach Punkt 45° N 2o ° W nach Punkt 58° N 20° West nach Punkt 62° N 3° Ost, von hier nach Süden zur belgischen Küste, dann der belgischen und französischen Küste folgend zum Ausgangspunkt.

Die deutsche Regierung übernimmt keine Verantwortung für Schäden, die Schiffen und Personen indiesem Gebiet zustossen sollten."

1) Nach amtlicher Mitteilung
2) Die Notifikation erfolgte am 17. August 1940.

H0701 - 0018

A u s z u g
aus

"U r k u n d e n zum S e e k r i e g s r e c h t"

1.September 1939 bis 31.August 194o

Zusammengestellt vom
Oberkommando der Kriegsmarine
1.Abt. Seekriegsleitung

Seite 257

286.

Deutsche amtliche Verlautbarung vom 17.August 194o über die Verkündung der totalen Blockade gegen England 3).

1. England hat seit Beginn des Krieges in immer wachsendem Masse die völkerrechtlichen Regeln der Seekriegführung verletzt. Es begann mit der den primitivsten Gesetzen der Menschlichkeit widersprechenden Verkündung aller Nahrungsmittel zur Konterbande. Hierdurch sollten wie im Weltkriege die deutschen Frauen und Kinder getroffen werden. Es folgte die Erklärung aller Waren deutschen Ursprungs selbst der in neutralem Besitz befindlichen und auf neutralen Schiffen aus Deutschland ausgeführten Waren, zur Konterbande. Hierdurch sollte die deutsche Wirtschaft getroffen werden. Dann kam die völkerrechtswidrige Bewaffnung der englischen Handelsschiffe, um sie als Angriffswaffe gegen deutsche U-Boote zu verwenden, der Missbrauch neutraler Flaggen und so fort.

.....

II. Mit der zunehmenden Erkenntnis der Nutzlosigkeit seiner bisherigen allen Regeln des Völkerrechts widersprechenden Seekriegführung ist England dann zu immer

H0701 - 0019

brutaleren Methoden übergegangen. Das Legen von Treibminen, der offene und getarnte Einsatz von Handelsschiffen zu Kriegshandlungen, die Tarnung von Fischerbooten als U-Boot-Fallen, die Ankündigung Mr. Chuchills im Parlament am 8.Mai 1940, dass im Skagerrak am Tage alle deutschen Handelsschiffe und bei Nacht alle Handelsschiffe ohne Unterschied der Nationalität versenkt würden 1), liegt auf dieser Linie. Den schwersten Schlag aber hat England der Schiffahrt dritter Staaten durch folgende Massnahmen versetzt. Es hat:

1. die Handelsschiffe Norwegens, Dänemarks, Hollands, Belgiens und Frankreichs geraubt, um die gewaltigen Verluste an eigener Tonnage wenigstens teilweise zu ersetzen. Seitdem zwingt es die Eigentümer und Besatzungen dieser Schiffe, für England Frondienste zu leisten. Und
2. versucht es mit allen Mitteln, die gesamte neutrale Schiffahrt unter seine Kontrolle zu bringen.

So hat England die verschiedensten Seegebiete, wie neuerdings das Gebiet zwischen Grönland und England und bestimmte Gebiete um Südengland, völlig widerrechtlich durch Minen gesperrt und zwingt die neutrale Schiffahrt zum Einlaufen in die englischen Kontrollhäfen. Es hält auch die Schiffe von Nationen wie Japan, der Sowjetunion und Schweden, die an dem europäischen Krieg völlig unbeteiligt sind, willkürlich fest. Vor allem aber versucht es jetzt, der gesamten neutralen Schiffahrt das berüchtigte Navycert-System (System der von englischen Spionageorganisationen in neutralen Ländern aufgebauten Handelskontrolle) aufzuzwingen. Es behandelt Schiffe ohne Navycert als Prise.

H0701 – 0020

England versucht auf diese Weise, die gesamte neutrale Handelsschiffahrt seinen Kriegszwecken dienstbar zu machen.

Was das Seegebiet um England betrifft, so findet hier bei den sich immer steigernden Kampfhandlungen der beiderseitigen Luft= und Seestreitkräfte ein normaler Handelsverkehr überhaupt nicht mehr statt.

Der neutralen Handelsschiffahrt werden vielmehr heute durch Minen, Vorpostenboote, Luftpatrouillen, englische Küstenbatterien usw. ihre Routen und ihre Handlungsweise vorgeschrieben; wieder andere neutrale Schiffe fahren meist unter Zwang in Konvois englischer Seestreitkräfte. Von einer freien Schiffahrt in diesen Meeren kann daher heute nicht mehr die Rede sein.

Die Entwicklung zeigt vielmehr, dass die neutrale Schifffahrt, soweit sie heute überhaupt noch nach England fährt, allen Gefahren der Kriegshandlungen unterworfen ist, und dass sie nach Lage der Dinge direkt oder indirekt von England zu Hilfsdiensten missbraucht wird. England selbst hat also durch seine jedem Völkerrecht hohnsprechenden Massnahmen das ganze Seegebiet um seine Inseln zum militärischen Operationsgebiet gemacht, ein Zustand, der es jedem wirklich neutralen Schiff verbieten sollte, sich in diese Meere zu begeben.

.....

Am 26. September 1939 hat die englische Regierung durch ihren damaligen Premierminister, Mr. Chamberlain, erklärt, Deutschland sei eine belagerte Festung, und es sei durchaus legal und menschlich, das deutsche Volk von allen lebenswichtigen Zufuhren abzuschneiden. Das heisst also: die jetzigen britischen Machthaber betrachten es als durchaus selbstverständlich und legal, dass, wenn es nach ihrem Willen ginge, deutsche Frauen und Kinder wie im Weltkriege dem Hungertod ausgeliefert würden.

.....

Die belagerte Festung ist heute nicht mehr Deutschland, sondern das englische Inselreich. Der misslungenen englischen Hungerblockade gegen deutsche Frauen und Kinder setzt nunmehr Deutschland die totale Blockade der britischen Insel entgegen, die hiermit verkündet wird.

.....

H0701 – 0021

Während einige Länder wie die Vereinigten Staaten von Amerika und Argentinien bereits seit langem die Meere um England als Kampfgebiet erklärt und Schiffen, Flugzeugen und Bürgern ihrer Staaten verboten haben, sich in diese Gefahrenzone zu begeben, ist eine solche Massnahme bei anderen neutralen Staaten bisher nicht erfolgt.

Deutschland, das diese Länder wiederholt gewarnt hat, ihre Schiffe in das Seegebiet um England zu schicken, hat die Regierungen dieser Staaten nunmehr noch einmal in einer Note aufgefordert, ihren Schiffen das Befahren der deutschen-englischen Kriegszone zu verbieten. Es liegt im Interesse der Staaten selbst, dass diesem Ersuchen baldigst entsprochen wird. Die Reichsregierung muss ihrerseits jedenfalls folgendes feststellen:

Der Seekrieg ist in dem Gebiet um England in vollem Umfang entbrannt. Das gesamte Gebiet ist mit Minen verseucht. Die Flugzeuge greifen jedes Schiff an. Jedes neutrale Schiff das dieses Gebiet in Zukunft befährt, setzt sich daher der Gefahr der Vernichtung aus. Die Reichsregierung lehnt in Zukunft ohne jede Ausnahme die Verantwortung für irgendwelche Schäden, die Schiffen jedweder Art oder Personen in diesen Gebieten zustossen sollten, ab.

.....

3) "Völkischer Beobachter" vom 18. August 194o.
1) Siehe oben Nr. 31
2) Siehe oben Nr. 28.

H0701 – 0022

A u s z u g
aus Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1940
(KTB Skl Teil A August 1940)

20.8. England: Im Unterhaus gibt Churchill eine Erklärung zur Lage ab. Die von Deutschland jetzt proklamierte totale Blockade Englands bezeichnet er als bedeutungslos. Umgekehrt werde die Blockade Deutschlands und der von Deutschland kontrollierten Länder rücksichtslos fortgesetzt. Deutschland sei für eine in den besetzten Gebieten eintretende Hungersnot verantwortlich. Bester Weg für diese Völker, sich mit Lebensmitteln zu versorgen, sei Erhebung gegen das deutsche Joch. (besonders gemünzt auf die franz. Kolonien in Nord= und West-Afrika.)

H0701 – 0023

Auszug aus

"Urkunden zum Seekriegsrecht"

1. September 1939 bis 31. August 194o

Zusammengestellt vom
Oberkommando der Kriegsmarine
1. Abt. Seekriegsleitung

111.

Erklärung des britischen Ministers für Wirtschaftliche Kriegführung vom 3o. Juli 194o im House of Commons über die Ausdehnung des Navicertx-Systems und die Erweiterung der britischen Blockade 1).

German occopation of the West European coastline from the North Cape to the Pyrenees has greatly changed the conditions of the exonomic war. The German Armies have succeeded in overrunning large parts of Western Europe, but the overseas imports which they require are still barred from the seas commandes by the Royal Navy. Many fewer ships are now engaged on legitimate neutral trade between Europe and the Americas. Moreover, we mu now control, not only shipping approaching the Mediterranean o the North Sea, but all shipping crossing the Atlantic. To appl this control in the old way would mean diverting many ships fo out of their course to contraband bases in British waters, either in this island or in West Africa. To avoid imposing suc grave inconveniences upon shippers, shipowners, and crews, His Majesty's Governement have decided to extend the navicert syst to all seaborne goods consigned to any European port, as well as to certain Atlantic islands and to certain neutral ports i North Africa. In future ships sailing from a neutral port to any such destination must obtain navicerts for all items of cargo, and in addition a ship navicert at the last port of loading. Any consignment not navicerted and any ship without a ship navicert, will henceforth be liable to seizure by our patrols. The same rules will apply to outgoing trade. Ships sailing from European ports, or from certain Atlantic islands

H0701 – 0024

or from certain neutral ports in North Africa must have certificates of non-enemy origin for all items of their cargoes, and any ship whose cargo is not fully certificated will be liable to be seized together with all uncertifficated items of the cargo. An Order=in=Council giving effect to these changes will be issued forthwith.

It has been suggested in some quarters that we intend to extend the blockade to certain neutral countries. This is not so. Where supplies can reach such neutrals without the risk of falling into the hands of the enemy we shall grant naviderts on such a scale as to allow imports adequate for domestic consumption, but not for re=export to other countries. Moreover, it will be the policy of his Majesty's Government not merely to allow such adequate supplies to pass through our controls, but to assis neutral countries to obtain them. These measures will greatly benefit those engaged in honest neutral trade. Delays in such trade, due to the exercise of our controls, will be much reduced. At the same tine, a heavy blow will be struck at those who seek to elude our controls and to carry supplies either to or from the enemy. Our friends will be further encouraged, and our enemies discomforted, by some ingenious provisions which my right hon. Friend, the Minister of Shipping, will, I understand, immediately annouce 1).

Finally, I would recall that on 2nd July I informed the House that contraband control had been extendet to French territory under enemy control and that no goods were being allowed to reach the enemy through unoccopied France 2).
After a most careful review of all the circumstances, His Majesty's Government, have now decidet, with regret, that in present concitions they must treat all metropolitan France, as well as

H0701-0025

Algeria, Tunisia and French Marocco, in the same manner, for the purposes of contraband and enemy export control, as enemy= controlled territory. Goods destined for these territories are, therefore, liable to be seized as contraband and goods originating in, or owned by persons in, such territories, are liable to be placed in prize. These steps, which I have now announced, are designed to smooth the path of genuine neutral trade, while increasing the strength of our blockade and avoiding all unnecessary calls upon the Royal Navy.

=======

1) Parl. Deb. House of Commons Bd. 363 Sp. 1128 f.

1) Siehe unten Nr. 112

2) Die Mitteilung vom 2. Juli 194o lautet: "So far as what is called, 'unoccupied France' is concerned, contraband control is being exercised in such a way as to prevent goods reaching the enemy through any part of France."
(Parl. Deb. House of Commons Bd. 362, Sp. 658).

H0701 - 0026

A u s z u g

aus

"U r k u n d e n z u m S e e k r i e g s r e c h t"

1. September 1939 bis 31. August 194o

Zusammengestellt vom

Oberkommando der Kriegsmarine

1. Abt. Seekriegsleitung

113.

Protestnote des spanischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 7. August 194o, an den britischen Botschafter in Madrid gegen die Ausdehnung des Navicert-Systems 5).

(Übersetzung)

Ich habe die Ehre, den Empfang der Note Ihrer Botschaft zu bestätigen, welche Euer Excellenz unter der Nummer 282 an mich zu richten beliebten und in welcher Sie mir gewisse Massnahmen bekanntgeben, welche die englische Regierung zu ergreifen beschlossen hat, um die Durchführung der Überwachung des internationalen Handels zu verschärfen.

.....

Die Note Euerer Excellenz, auf die ich mich beziehe, setzt von ihrem Standpunkt aus die Vorteile auseinander, die sich nach ihrer Meinung für die Neutralen infolge der Ersetzung der alten internationalen Gepflogenheiten durch das neue, von der britischen Regierung eingeführte System der vorherigen Untersuchung und Einholung der Handelserlaubnis ergeben. Dabei geht das erwähnte Dokument von der Voraussetzung aus, dass Schiffe, die sich den neuen Vorschriften nicht gefügt haben, der Aufbringung unterliegen, da unter-

H0701-0027

stellt wird, dass sie sich, da sie nicht im Besitz der von den britischen Konsulaten ausgestellten Seepässe sind, vorsätzlich dazu entschlossen haben, die von der britischen Regierung festgesetzten Richtlinien zu übertreten.

Dieser Grundsatz der totalen Unterwerfung des Welthandels ist moralisch unannehmbar, denn er ersetzt die klassische Auffassung über das Wesen des Seefahrers, der je nach der Art der Ware, die er über im Kriegsgebiet liegende Meere befördert, ein grösseres oder kleineres Risiko läuft, durch eine neue und weitgehende Durchsetzung eines an sich hochachtbaren Willens, der aber für die Würde eines souveränen Staates und ohne Schmälerung des ihm zustehenden Rechts, Handel zu treiben, nicht annehmbar ist. .....

.....

==========

5) Nach amtlicher Mitteilung.

H0701 — 0028

Dönitz 6o

A u s z u g

aus

" U r k u n d e n z u m S e e k r i e g s r e c h t "

1. September 1939 bis 31. August 194o

Zusammengestellt vom

Oberkommando der Kriegsmarine

1. Abt. Seekriegsleitung

114.

DNB=Verlautbarung vom 24. August 194o betreffend die Unterwerfung der Neutralen unter das britische Navicert-System 1).

.....

Nur Englands Interesse wird die Bewilligung oder Ablehnung von Geleitscheinen bestimmen, und wer sich daher diesem im britischen Interesse erfolgenden Kontrollverfahren freiwillig unterwirft, identifiziert sich dadurch mit Englands Absichten und Zielen, ist zu deren Durchführung und Verwirklichung behilflich und begeht also eine unneutrale Handlung.

Neutrale Schiffe mit britischen Geleitscheinen erleichtern unzweifelhaft den Engländern ihre Seekontrolle, indem sie deren Seestreitkräfte von der Anhaltung, Durchsuchung und Einbringung solcher Handelsschiffe befreien und diese Kriegsschiffe daher für andere Aufgaben frei machen.

Ein Verhalten, das solche Erleichterungen für die seestrategische Position eines kriegführenden Landes im Gefolge hat, ist mit wirklicher Neutralität nicht vereinbar. Nach dem Völkerrecht besteht daher ohne Zweifel die Möglichkeit, neutrale Schiffe mit britischem Geleitschein wie feindliche oder der Unterstützung des Feindes schuldige Schiffe zu behandeln.

H0701-0029

Da England selbst diese Auffassung uneingeschränkt vertritt und auch die Rechtsprechung anderer Staaten schon lange diesen Grundsatz anerkennt, steht es ausser allem Zweifel, dass auch Deutschland zu entsprechenden Folgerungen gegenüber solchen neutralen Schiffen berechtigt wäre.

Japan hat bereits erklärt, dass es die Ausübung der britischen Kontrolle nicht gestatten wird und seine Schiffe keine Geleitscheine beantragen dürfen. Dies zeigt, dass Staaten, die die Verhältnisse klar übersehen und sich durch die heute inhaltslosen britischen Drohungen nicht einschüchtern lassen, die einzig richtige Folgerung ziehen. Ein gleiches Vorgehen muss von Staaten erwartet werden, die ihre volle Neutralität und Souveränität aufrechterhalten wollen. Es ist heute, da Englands Macht auf der See schwindet, nicht mehr angängig, dass neutrale Staaten durch freiwillige Erfüllung der britischen Forderungen sich an der Durchführung des englischen Aushungerungsplanes gegen Europa beteiligen.

=====

1) "Völkischer Beobachter" vom 25. August 194o.

H0701 - 0030

Dokument D 642 (8)-GB196

A u s z u g

aus

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 122

(ohne Berücksichtigung des später eingefügten Deckblattes)

Es dürfen nicht versenkt werden:

a) alle einwandfrei als Neutrale erkannten Schiffe, sofern sie nicht:
   1. in feindlichem Geleit fahren,
   2. in einererklärten Gefahrenzone stehen.

b) Nichtbewaffnete feindliche Fahrgastschiffe, sofern sie nicht in feindlichem Geleit fahren. Als Fahrgastschiffe sind hierbei nur solche Schiffe anzusehen, die nach Ansicht des Kommandanten für mehr als 12o Fahrgäste eingerichtet sind. Einen Anhalt hierfür geben:
   Die Zahl der Decks
   die Länge des Promenadendecks
   die Anzahl der Boote (mehr als 4 auf jeder Seite)

c) Lazarettschiffe. .....

H0701 – 0031

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch Seekriegsleitung 1942
(KTB Skl Teil C Heft VIII, 1942)

10.1.42 Die Skl bat das A.A. aus Anlass der erneuten Kriegsausweitung die neutralen, seefahrenden Nationen mit Ausnahme Schwedens nochmals auf die Notwendigkeit einer sorgfaeltigen Kennzeichnung ihrer Schiffe hinzuweisen, um Verwechslungen mit Feindschiffen zu vermeiden. Nach den Kriegserfahrungen ist die Erkennbarkeit des neutralen Charakters der Schiffe nur dann gewaehrleistet, wenn die Nationalfarben deutlich an den Bordwaenden und an Deck aufgemalt und nachts zusammen mit der Flagge hell beleuchtet werden.

21.3.42 Ueber Mar.Att.Lissabon und Madrid wurde nochmals mit Nachdruck auf ausreichende Kennzeichnung der spanischen und portug. Handelsschiffe hingewiesen. Mar.Att.Madrid meldet hierzu, dass die span. Handelsschiffe schon seit Anf. September 1939 zur genauen Kennzeichnung der Nationalitaet angehalten worden sind.

3.9.42 Die argentinische Kriegsmarine hat kuerzlich Versuche mit einem Handelsdampfer unternommen, um die Sichtbarkeit der Neutralitaetsabzeichen vom U-Boot aus zu pruefen. Da sich ergab, dass die Abzeichen besonders aus vorlicher Stellung vom getauchten U-Boot schlecht erkennbar waren, soll eine Abaenderung der bisherigen Kennzeichen beabsichtigt sein. BdU erhielt Kenntnis.

H0701 - 0032

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch des Befehlshabers der Unterseeboote 1942

(KTB BdU Juni 1942)

24.6.42 2.) Alle Kommandanten wurden nochmals eingehend ueber Verhalten gegenueber Neutralen belehrt.

.....

H0701 – 0033

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch des Befehlshabers der Unterseeboote 1942

(KTB BdU November 1942)

23.11.42 U 519 meldet hell beleuchteten Dampfer CG 7111 und erbittet Angriffserlaubnis. Da in diesem Gebiet starker neutraler Verkehr laeuft, Befehl, Versorgung abzubrechen. Es scheint jedoch nicht ausgeschlossen, dass der Gegner einzelne Schiffe beleuchtet fahren laesst, um sie so dem direkten Angriff zu entziehen.

(KTB BdU Dezember 1942)

2.12.42 U 67: DF 8175 portug. Marinetanker Sambras von Lissabon nach Curacao. Keine Papiere an Bord. Boot erhaelt Befehl, gemaess Bestimmungen zu handeln, also Schiff laufen lassen.

H0701 – 0034

H0701 – 0035

A u s z u g aus Dokument D 460 - GB 198 -

Kriegstagebuch des Befehlshabers der U-Boote vom 16.-30.9.42

25.9.42 .....

IV d)

U 512 meldet, dass "Monte Gorbea" vor Torpedierung als neutrales Schiff erkannt wurde. Vermutete Verdachtmomente fuer getarnten Englaender sind unzureichend und rechtfertigen nicht die Versenkung. Der Kommandant wird sich fuer sein Verhalten vor einem Kriegsgericht zu verantworten haben. Alle Boote in See erhalten Kenntnis.

.....

27.9.42

IV d)

Funkspruch an alle. Der OdM hat persoenlich und ausdruecklich erneut befohlen, dass alle U-Bootskommandanten die Befehle ueber die Behandlung neutraler Schiffe genauestens einzuhalten haben. Uebertretung dieser Befehle hat unuebersehbare politische Auswirkungen zur Folge. Dieser Befehl ist saemtlichen Kommandanten sofort bekanntzugeben.

.....

Doenitz 79

Geheime Kommandosache

Pruef-Nr. 907

1. August 1944

Staendiger Kriegsbefehl des BdU Nr. 105

(Neubearbeitung vom 1. Aug. 1944)

(Neufassung vom 1.4.43 einschl. aller Berichtigungen tritt hiermit ausser Kraft.)

Neutrale Schiffe und besondere Befehle fuer ihre Behandlung.

a) Die Schiffe neutraler Laender fuehren groesstenteils ausser der Landesflagge auf den Bordwaenden aufgemalte Neutralitaetsabzeichen (Landesfarben, Hoheitsabzeichen) Schiffsname und Nationalitaet) die nachts beleuchtet werden.
b) Es muss von allen neutralen Schiffen erwartet werden, dass sie sich fuer die Verhaeltnisse bei Tag und Nacht deutlich als Neutrale kennzeichnen und sich entsprechend benehmen.
c) In allen den Faellen, in denen ein Uboot trotz sachlicher und sorgaeltiger Beobachtung den neutralen Charakter eines Schiffes nicht zu erkennen vermag, hat es anzunehmen, dass es ein feindliches Schiff vor sich hat.
d) Mit Spanien, Portugal, Schweden und der Schweiz sind Schiffahrtsabkommen abgeschlossen worden, nach welchen der Ueberseeverkehr dieser Laender unter deutscher Kontrolle lauft (bei Schweden gilt dies nur fuer die Schiffe des Goeteborg- und Griechenlandverkehrs) In gewissem Umfang wird diesen Laendern auch die Zufuhr von Waren nach Feindlaendern gestattet. (Schiffe daher nicht als Bannguttraeger anzusehen). Um die Einhaltung der Schiffahrtsabkommen zu ueberwachen, ist es erwuenscht, Schiffe dieser Laender anzuhalten und auf Grund der Schiffspapiere den wesentlichen Inhalt der Ladung festzustellen und zu vermerken, wennsich hierzu die Moeglich/keit ohne Gefaehrdung des Bootes ergibt. Bei span. und port. Schiffen sind die Passagierlisten zu ueberpruefen und wehrpflichtige Angehoerige der Feindstaaten nach Moeglichkeit von Bord zu nehmen.
d) Besondere Anweisungen einzelner Laender und Bestimmungen ueber Behandlung ihrer Schiffe.
   1. Schweden (Schiffe im Goeteborg- u. Griechenlandverkehr) Anl.
   2.) Spanien, Portugal, Schweiz, s. Anl. 2
   3.) Irland, Argentinien, Chile, s. Anl. 3
   5.) Als Spanier und Portugiesen erkannte Fischerfahrzeuge sind ueberall zu schonen.
   6. Den Spaniern ist die Fischerei auf den Sole-Baenken erlaubt.
      Die zum Fischfang freigegebene Zone wird durch folgende 4 Punkte festgelegt :

1.	49	Grad	Nord,	11	Grad West
2.	51	"	"	11	" "
3.	51	"	"	8	" "
4.	48	"	"	8	" "

Auslaufen erfolgt aus nordspan. Haefen in westlicher Richtung in der von engl. Blockade freien Zone bis zum Punkt 44 ° 5 Min. Nord und 12 ° W, von hier Kurs Nord auf 12° West Laenge bis 49 ° Nord.

H0701 – 0036

Doenitz 8o

A u s z u g

aus

Rede des Fuehrers im Sportpalast am 3o. Januar 1941

(Voelkischer Beobachter, Freitag, 31. Januar 41)

.....

Auf was hoffen sie ? Auf andere Hilfe ? Auf Amerika ? Ich kann nur eines sagen :

Wir haben jede Moeglichkeit von vornherein einkalkuliert.

Dass das deutsche Volk gegen das amerikanische Volk nichts hat, das ist jedem klar, der nicht bewusst die Wahrheit verdrehen will. Deutschland hat noch niemals auf dem amerikanischen Kontinent Interessen vertreten, es sei denn, dass Deutsche mitgekaempft haben fuer die Freiheit dieses Kontinents. Wenn Staaten dieses Kontinents nun versuchen, vielleicht in den europaeischen Konflikt einzugreifen, dann wird nur noch schneller die Zielsetzung sich veraendern. Es wird sich dann Europa verteidigen.

Man soll sich aber darueber keiner Taeuschung hingeben - wer glaubt, England helfen zu koennen, muss eines auf alle Faelle wissen : Jedes Schiff, ob mit, ob ohne Begleitung, das vor unsere Torpedorohre kommt, wird torpediert.

.....

H0701 – 0037

H0701 - 0038

Doenitz 81

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939

(K T B Skl Teil C Heft VIII, 1939)

Seite 6:

3.9.39 .....

Vormittags: Britischer Kreuzer "Ajax" versenkte deutschen Frachtdampfer "Olinda" vor suedbrasilianischem Hafen Rio Grande, nachdem die Besatzung geborgen war.

Voelkerrechtliche Beurteilung: Englisches Vorgehen jedenfalls dann rechtswidrig, wenn der Angriff innerhalb des neutralen Hoheitsgewaessers erfolgt sein sollte.

.....

.....

.....

Doenitz 82

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1940

(KTB Skl Teil D Heft Auslandspresse 1940)

O K W Ausland/Abwehr 128/40 Geheim

Bericht vom Montag, den 25.3.40 vormittags.

Reuter berichtet zu den deutschen Meldungen ueber Angriffe britischer Flugzeuge auf unbewaffnete deutsche Handelsschiffe :

Ein Beamter des engl. Luftfahrtministeriums habe erklaert, dass zu keiner Zeit Befehle zum Angriff auf unbewaffnete Handelsschiffe ausgegeben wurden, doch sei die Identifizierung bewaffneter Handelsschiffe nicht immer moeglich.

H0701 – 0039

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch des Unterseebootes U-3 1939

(KTB U-3 September 1939)

30.9.39

1017 Aufgetaucht und ueber Wasser auf den Dampfer zugelaufen, dabei langsame Fahrt bis auf 7.K. steigernd. Internat. Signal " K " gesetzt, spaeter internat. Signal " K N X " . Dampfer erkennt Boot sehr spaet, da das Boot in der Sonne herankommt. Der Dampfer dreht allmaehlich immer weiter ab und steigert die Fahrt. Das Boot kommt nur sehr langsam auf. Offensichtlicher Fluchtversuch

1106 Dampfer ist deutlich als daenischer Dampfer "Vendia " auszumachen.

1111 Boot geht auf langsame Fahrt und macht das M.G. klar.

1114 Einige Warnungsschuesse ueber den Bug des Dampfers hinweg abgegeben. Darauf stoppt der Dampfer sehr langsam; es geschieht in der Folgezeit nichts weiter. Es werden daraufhin noch einige Schuesse gefeuert. Die " Vendia " liegt im Wind.

1124 Nachdem 10 Min. lang nichts an Deck zu erkennen ist, was den Verdacht eines vorliegenden, beabsichtigten Widerstandes aufheben koennte, sehe ich 1124 Uhr ploetzlich Bugsee vor dem Dampfer und Schraubenbewegungen. Der Dampfer dreht hart auf das Boot zu. Meine Auffassung eines damit vorliegenden Rammversuches wird vom W.O. und Obersteuermann geteilt. Ich drehe darauf ebenfalls mit dem Dampfer mit. 30 Sek. spaeter faellt der Torpedoschuss, Abkommpunkt Bug, Treffpunkt ganz hinten am Heck. Das Heck reisst ab und versinkt. Das Vorderteil schwimmt noch.
Unter eigener Lebensgefahr fuer Besatzung und Boot (starker Seegang und zahlreiche treibende Wrackstuecke) werden 6 Mann der daen. Besatzung gerettet, darunter Kapitaen und Steuermann. Andere Ueberlebende sind nicht zu erkennen. Waehrend dessen kommt der daen. Dampfer " Sawa " in die Naehe und wird angehalten, er wird aufgefordert, die Papiere im Boot zu schicken. Er befoerdert Stueckgut von Amsterdam nach Kopenhagen. Dem Dampfer werden die 6 Geretteten mitgegeben zur Heimbefoerderung.

H0701 - 0040

H0701 – 0041

Wegen der kurzem Zeit konnte der Kapitaen vom Kommandanten selbst nicht vernommen werden. Der Kapitaen war sehr verstockt und machte einen wenig sympathischen Eindruck; er gab lediglich zu, auf das Boot zugedreht zu haben, er behauptete, keine Ladung an Bord gehabt zu haben, sondern nur Wasserballast. Diese Behauptungen erscheinen unwahr:

1. nach Verhalten des Kapitaens,
2. nach der explosionsartigen Erscheinung, die gegen 12.05 im Vorschiff erfolgte und den Dampfer in einer grauschwarzen Wolke versinken liess.

Der Steuermann war zugaenglicher. Er schimpfte auf die Englaender und wuenschte uns, dass wir die "Englaender kaputt kriegten."

13.08 Getaucht und Torpedo nachgeladen.

Nachdem die Dampferbesatzung abgegeben war, stellte sich heraus, dass der Maschinist des Dampfers dem Masch. Gefr. B lank gegenueber geaeussert hatte, der Kapitaen habe die Absicht gehabt, das U-Boot zu rammen.

Dampfer "Vendia" versenkt gem. Prisenordnung Artikel 35.

H0701 – 0042

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939

(KTB Skl Teil A Oktober 1939)

3. 10. 39 Handelskriegsfuehrung mit U-Booten:

Meldung des Kommandanten des zurueckgekehrten "U 3" (Oberleutnant zur See Schepke) ergibt einwandfreien Tatbestand, dass sowohl daenischer Dampfer "Vendia" wie schwedischer Dampfer "Gun" in unverantwortlicher Weise zum Rammversuch auf "U 3" zugehalten haben. Angelegenheit wird durch persoenliche Berichterstattung des Kommandanten beim Auswaertigen Amt weiter geklaert und fuehrt am 4. 10. zu einem Protest bei der schwedischen und daenischen Regierung.

Doenitz 84

Auszug

aus

Kriegstagebuch des Unterseebootes U 48. 1940

(KTB U 48 vom 14. 9. - 19. 9. 40.)

17.9.40

1002 Geleitzug in Sicht. Kurz etwa 240 Grd Fahrt 7 sm. Fühlung gehalten, da Unterwasserangriff bei der steilen Dünung nicht mehr möglich. Bei dem Geleitzug ist keine Sicherung zu erkennen.

1200 Nordwestlich Irland, WNW 7 Seeg. 7, bedeckt, zeitweise diesig mittl.Sicht Steile Dünung

Standort: Qu. 3911 AL.

Ftuel: vom 16. 9. - 17. 9. 162 sm.

1600 Nordwest.Irland WNW 6.Seeg.7 wolkig,klar, Regenschauer, gute Sicht,hohe Dünung

Standort: Qu. 0253 AL

2000 Nordwestl.Irland W.N.W. 4, Seeg.5 bedeckt,klar, gute Sicht.

Standort: Qu. 0245 AL.

2345

Standort: Qu.2966 AL.

2400 Nordwestl.Irland WHW 4, Seeg.4 wolkig,klar,gute Sicht,Mondschein

Doppelschuss aus Rohr III und IV auf einen in der Mitte fahrenden Passagierdampfer. Beides Fehlschüsse, da Lage um ca. 30 Grad überschätzt. Nach vorne abgedreht und kurze Zeit mit dem Geleitzug mitgelaufen.

gez. Bleichrodt

18.9.40

0001 Schuss aus Rohr I, wieder auf den Passagierdampfer.Treffer nach 119'' Laufzeit,ins Achterschiff. Dampfer bleibt gestoppt liegen und setzt alle Rettungsboote aus. Er funkt SOS.Es ist der 11081 t grosse Dampfer "City of Benares".

H0701 - 0043

H0701-0044

0007		Schuss aus Rohr II auf einen Frachtdampfer. Treffer nach 43 !' Laufzeit, h. 50. Dampfer funkt ebenfalls SOS. Es ist der englische Dampfer "Marine" 5088 t. Der Geleitzug löst sich hetzt auf und die Schiffe fahren einzeln weiter. Wir verfolgen einen mittelgrossen Tanker.
0027	helle Mondbeleuchtung, wechselnde Sicht, Regenböen.	Beim Abdrehen zum Heckschuss auf den Tanker sieht dieser uns, dreht ab und schiesst mit Artillerie.

.....

H0701-0045

Eok. D 644 =GB 192

Auszug aus:

Die Versenkung des "SHEAF MEAD"

Kriegstagebuch des Unterseebootes U 37

27.5. .....

1243 F.T. von B.d.U.

"Feindl. Hilfskreuzer operieren zwischen 41° bis 42° 30' und 10° 30' bis 11° West gegen aus Vigo auslaufende deutsche Dampfer."

.....

1444 ... Ich fahre das Sehrohr höher aus - Hurrah, am Heck ein Geschütz, ca 7,5 cm, noch ein Geschütz, Fla LW oder etwas ähnliches. Los! Das kann nicht mehr vorbeigehen. Sehrohr raus, beobachten. Hinter dem Schornstein ein Verschlag-Segeltuch und Holzlatten. Treffer hinten 30. Entfernung war 320 m. Heck geht sofort erheblich tiefer. Die Leute stürzen in die Boote. Bug hebt sich. Rundblick.

.....

1648 Ob er als normaler Handelsdampfer gefahren ist, halte ich für fraglich, dagegen spricht:

1.) Der Kurs. Er müsste aus einem span. Hafen kommen und dann ausserhalb der normalen Verkehrswege steuern.

2.) Das blaue Quadrat mit dem gelben Kreuz auf seiner Bordwand. Könnte ein takt. Zeichen sein.

3.) Der Umstand, dass er keinen Namen führt und grau gestrichen war.

4.) Die Ordnung und Disziplin der Besatzung beim Sinken und nachher. Die Leute waren allerdings nicht uniformiert.

H0701 – 0046

5.) Der merkwürdige Verschlag hinter dem Schornstein, hinter dem sich ein weiteres Geschütz verbergen könnte.

.....

H0701 – 0047

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1941

(KTB Skl Teil C Heft VIII 1941)

29.10. Nach einer Reutermeldung erklärte der amerikanische Marineminister Knox: .....

Auf die Frage, ob deutsche U-Boote tatsächlich versenkt worden seien, erklärte Knox vor der Presse: "Wenn wir U-Boote versenken, werden wir über die Frage der Veröffentlichung unter Rücksichtnahme auf die Sicherheit der USA-Mannschaften und den Sieg unserer Streitkräfte jeweils entscheiden. (vgl. 25.10.41) das geheimnisvolle Verschwinden der U-Boote werde im übrigen seine Wirkungen auf die Moral der deutschen U-Bootsbesatzungen nicht verfehlen.

.....

H0701 - 0048

Doenitz 86

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1940

(K T B S k l Teil C Heft VIII 1940)

(." Den Seestreitkraeften wird fuer die Fuehrung des Handelskrieges der Befehl gegeben, dass Schiffe der Verein. Staaten weder anzuhalten noch aufzubringen noch zu versenken sind. Anlass war die Zusicherung des Oberbefehlshabers an den amerikanischen Marineattaché, den er am 2o.4. empfangen hatte, dass den deutschen Ubooten der Befehl erteilt sei, ueberhaupt keine amerikanischen Schiffe anzuhalten. Damit sollen alle Schwierigkeiten, die sich aus dem Handelskrieg zwischen USA und Deutschland ergeben koennten, von vornherein ausgeschaltet werden.

Doenitz 87

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1940

(KTB Skl Teil B 1940)

Geheime Kommandosache

Abschrift

Berlin, den 4. April 1941 1.Skl. Ii 7997/41 gKdos.

SSD

Fernschreiben an : 1. Gruppe West
2. Gruppe Nord
3. B.d.U. Op.

An alle ausserheimischen Schiffe ist gefunkt :

Amerikanische Neutralitaetszone ab sofort suedlich 20 Nord nur noch im Abstand von 300 sm von Kueste achten. Noerdlich genannter Linie verbleibt es aus aussenpolitischen Gruenden zunaechst bei bisheriger Umgrenzung.

Seekriegsleitung

B.Nr. I i 7997/41 gKdos.

H0701-0049

Praesident Roosevelt

" Amerika und Deutschland 1936/1945 "

(Auszuege aus Reden und Dokumenten)

Herausgegeben im Auftrag der Regierung der Ver. Staaten.

.....

Auszug aus der Rede vom 11. September 1941

Hitler weiss, dass er die Herrschaft ueber die Meere gewinnen muss, wenn er die Herrschaft ueber die Welt gewinnen will. Er weiss, dass er erst die Schiffsbruecke niederreissen muss, die wir ueber den Atlantik bauen und ueber die wir ohne Unterlass das Kriegsmaterial befoerdern, das dazu beitragen wird, ihn und alle seine Werke schliesslich zu zerstoeren. Er muss unsere Patrouillen zur See und in der Luft vernichten. .....

H0701 - 0050

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1941

(KTB Skl Teil C Heft VIII 1941)

Anlage 35

Zusammenstellung von Neutralitaetsverletzungen bezw. achsenfeindlichen Massnahmen der U.S.A. - Regierung.

1 9 3 9

4.9.39 - Mit dem Inkraftsetzen des amerikanischen Neutralitaetsgesetzes beginnt Roosevelt mit der Propaganda, dass das Neutralitaetsgesetz abgeaendert und das Waffen-Embargo aufgehoben werden muesse.

3.1o.39 - Die Einfuehrung einer panamerikanischen Sicherheitszone soll unter dem Mantel panamerikanischer Sicherheit den Alliierten einseitige Vorteile bringen.

4.11.39 - Das Neutralitaetsgesetz wird auf Betreiben Roosevelts abgeaendert, das Waffenausfuhrverbot aufgehoben. Die Cash- und Carry-Klausel wird dafuer eingefuehrt. Kurz danach beginnen bereits die Bestrebungen, die Cash- und Carry-Klausel zu Fall zu bringen.

2o.1o.39 - Die amerikanischen Haefen werden auf Grund des Neutralitaetsgesetzes fuer U-Boote verboten. Bewaffnete Handelsschiffe sind von dem Verbot ausgeschlossen, daher einseitige Beguenstigung Gross-Britanniens.

H0701-0051

7.11.39 - United States Lines ermaechtigt, unter Panama-Flagge zu fahren, um Neutralitaetsgesetz zu umgehen.

1 9 4 o

2.2.4o - Der Skl. wird aus absolut sicherer Quelle bekannt, dass der USA-Kreuzer " Trenton " am 27.1.4o franzoesische Seestreitkraefte von den Bewegungen dreier deutscher Handelsdampfer unterrichtet hat. Der mehrfach gehegte Verdacht, dass die Dampfer " Columbus " und "Arauca" den brit. Verfolgern am 19.12.39 durch USA-Seestreitkraefte in die Hand gespielt worden sind, bestaetigt sich.

8.6.4o Roosevelt erklaert die Rueckliefer ungen von Munition und Material aus Wehrmachtbestaenden an Fabriken zur Ablieferung an England fuer zulaessig.

27.6.4o o Proklamation zur Beschraenkung der Freizuegigkeit von auslaendischen Handelsschiffen in USA-Haefen und Kanalzone. Die Massnahme wird praktisch nur gegen Schiffe der Achsenmaechte angewandt.

3./4.9.4o Abgabe von 5o aelteren USA-Zerstoerern an England im Austausch gegen britische Flotten- und Luftstuetzpunkte.

H0701-0052

12. 10. 40. - Wirtschaftliche Massnahmen gegen deutsche Patente.

Nov. 1940 - Beschatten der deutschen Dampfer "Phrygia", "Idarwald", "Rhein" durch US. - Kriegsschiffe in westindischen Gewaessern, so dass Schiffe sich selbst versenken mussten, um nicht dem Feind in die Haende zu fallen.

30. 11. 40. - USA-Praesident stellte als verstaerkte Hilfe in Aussicht

1.) Abgabe weiterer Zerstoerer
2.) Verkauf amerikanischer Handelstonnage
3.) Duldung der Einstellung amerikanischer Freiwilliger in engl. und kanadische Verbaende (auch Piloten)
4.) Amerik. Beobachtung deutscher Handelszerstoerer und Kaperschiffe.

25. 12. 40. - Weitere Verkaeufe amerik. Handelsschiffe an England.

21. 12. 40. - Vertragsabschluss zwischen engl. Einkaufskommission und Todd Shipyard ueber Lieferung von 60 Schiffen an England.

1 9 4 1

14. 1. 41. - Verschiffung von kriegsfertigen Flugzeugen und Freiwilligen fuer Dienst in brit. Wehrmacht von nordamerikanischen Haefen nach Island und Faeroer-Inseln auf amerik. Dampfern.

6. 2. 41. - Verhandlungen London-Washington ueber Intensivierung Wirtschaftskrieges gegen Achsenmaechte.

H0701-0053

12. 2. 41. - Bau weiterer 28 Handelsschifffe fuer England auf amerik. Werften.

4. 3. 41. - Entsendung von 8,alten USA.-U-Booten von Manila nach brit. Borneo und von 4 Booten nach Hongkong.

13. 3. 41. - Englandhilfsgesetz vom 11. 3. 41 in Kraft gesetzt. Abgabe jeder Art von Ruestungsmaterial an England (und andere amerik. Staaten) Erprobung und Reparatur jegl. Ruestungsmaterials fuer diese Laender, vor allem Instandsetzung fremder Kriegsschiffe in USA.-Haefen, Abgabe aller Information ueber Ruestungsmaterial.

15. 3. 41. - Auf Grund des EH-Gesetzes vorlaeufig vorgesehene Abgabe von 18 Schnellbooten, 17 alten Zerstoerern, 55 U-Jaegern, 11 alten U-Booten.

18. 3. 41. - Errichtung eines Flugstuetzpunktes auf Groenland seitens USA. geplant.

23. 3. 41. - Verhaftung und Auslieferung an Kanada von 2 deutschen Mar. Offz. bei Flucht aus kanadischer Gefangenschaft.

25. 3. 41. - Gesetz zur Ueberwachung und Internierung von Auslaendern, deren Deportation angeordnet ist.

1. 4. 41. - Nordam. Dampfer anlaufen westafrik. Haefen, wo sie Kriegsmaterial fuer England loeschen.

H0701-0054

11. u. 12. 4. - Uebertragung von 10 USA-Kuestenwachschiffen an England.

Ab Fruehj. 41 - Als Folge des Englandhilfsgesetzes werden fortlaufend engl. Kriegsschiffe in USA-Werften repariert.

15. 4. 41. - Einbeziehung Groenlands in das USA-System gemeinsamer Verteidigung der West-Hemisphaere.

13. 4. 41. - Freigabe des Verkehrs durch Rotes Meer fuer USA-Schiffe zwecks Versorgung brit. Streitkraefte in Aegypten usw.

17. 4. 41. - Gesetzvorlage ueber Requirierung in amerik. Haefen aufliegender fremder Handelsschiffe.

17. 4. 41. - Uebertragung von 4 neu gebauten Schiffen an brit. Regierung.

18. 4. 41. - 1.) Weitreichende Ueberwachung der westl. Seegebiete und Uebermittlung von Ergebnissen an brit. Schiffahrt durch USA-Streitkraefte.

2.) Bevorzugte Ueberholung und Reparatur brit. Kriegsschiffe auf USA-Werften.

23. 4. 41. - Weitgehende besondere kriegswirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen USA und Kanada niedergelegt in einer gemeinsamen Erklaerung Roosevelts und Mackenzie King.

24. 4. 41. - Verschaerfung der Massnahmen gegen die in USA asylsuchenden kriegsgefangenen Deutschen.

H0701-0055

26. 4. 41. - Ueberlassung von 20 Motortorpedobooten an England.

26. 4. 41. - Bau von Konvoifahrzeugen in Kanada fuer England im Auftrage und gegen Bezahlung durch USA-Regierung. Einrichtung eines Patrouillen-Dienstes mit See- und Luftstreitkraeften bis 1000 sm in westl. Hemisphaere.

3. 5. 41. - Geplante Requirierung von 2 Millionen t Handelsschiffsraum fuer brit. Rechnung.

12. 5. 41. - Bewaffnung und Reparatur von 200 im Dienst nach England eingesetzten norw. Dampfern durch USA-Regierung.

19. 5. 41. - Bereitstellung von 77 Dampfer der amerik. Roten Meer-Linie fuer Kriegsmaterialtransporte nach Operationszone des mittl. Orients.

28. 5. 41. - Kontraktabschluesse fuer weitere 123 Handls-schiffsneubauten gem. Englandhilfsgesetz.

29. 5. 41. - Steigerung von Massnahmen gegen deutsche Staatsangehoerige in USA. Verhaftung und Strafverfolgung von deutschen Seeleuten.

4. 6. 41. - Verlegung ziemlich starker amerik. Truppen-abteilungen nach Groenland zum Ausbau von Flugplaetzen.

9. 6. 41. — Bereitstellung von 50 amerik. Tankern fuer England.

H0701-0056

1o. 6.41 = USA=Gesetz ueber Beschlagnahme 8o auslaendischer aufgelegter Schiffe.

1o. 6.41 = Der Londoner Rundfunk gab am 9.6. bekannt, dass ein deutsches U-Boot in der Naehe von Groenland von einem USA-Patrouillenboot aufgespuert worden sei. Der Amerikaner habe nachtraeglich Wasserbomben geworfen. Die Skl. hat ueber den Vorfall keine Bestaetigung erhalten.

14. 6.41 = Verordnung des USA-Praesidenten ueber Einfrierung der deutschen, ital. und sonstigen europaeischen Guthaben.

15. 6.41 = USA-Note an das Deutsche Reich mit der Aufforderung, die deutschen Konsulatsbeamten, die Angehoerigen der deutschen Informations-Bibliothek, der Trans-Ozean-Agentur und der Reichsbahnzentrale zurueckzuziehen.

27. 6.41 = Nach einem amerik. Zeitungsartikel ist durch eine amerik. Neutralitaetspatrouille ein deutsches Handelsschiff, brit. Streitkraeften in die Haende gespielt worden.

7. 7.41 = Besetzung Islands durch USA-Streitkraefte.

1o. 7.41 = USA-Marine-Minister K n o x gab bekannt, dass Roosevelt neue Weisungen an die USA-Marine erlassen habe, die ueber den bisherigen Befehl, gesichtete deutsche Streitkraefte der engl. Flotte zu melden, wesentl. hinausgingen. (Schiessbefehl).

H0701-0057

17. 7.41 = Erlass Roosevelts ueber die Aufstellung der "Proclaimed Lists" (schwarze listen achsenfeindl. Firmen in Latein-Amerika).

25. 8.41 = Nachricht ueber Aufenthalt zahlreicher amerik. Techniker in Nord-Irland, die in abgeschlossener Siedlung und unter eigener Verwaltung dort leben (Einrichtung von Nachrichtenzentralen fuer Geleitzugwesen? Flugplatzbau?)

4. 9.41 = "Greer"-Zwischenfall. USA-Zerstoerer "Greer" operierte zusammen mit engl. Flugzeug gegen deutsches U-Boot im Atlantik.

9. 9.41 = Ein dt. U-Boot, das am 9.9. etwa 5o sm oestlich der Suedspitze Groenlands einen Geleitzug angriff, stellt als Geleitschutz einwandfrei einen USA-Zerstoerer (amerik. Flagge und Zerstoererbezeichnung) fest.

11. 9.41 = Roosevelt bestaetigt in seiner Rede den Schiessbefehl.

12. 9.51 = Das grundsaetzliche Verbot der Reisen von USA-Buergern auf Schiffen Kriegfuehrender wird gelockert.

29. 9.41 = Nach einer Vorausmeldung des B.d.U. wurde U 433 4o sm ostwaerts Groenland durch USA-Bewacher mit Wasserbomben angegriffen.

H0701-0058

H0701-0059

C.A.F.O. 2512/39 (Vertraulicher Admiralitaets-Flottenbefehl)

(F) Marine-Personal im Dienst auf Handelsschiffen mit Verteidigungsbewaffnung

---

Matrosen der Kriegsmarine oder Angehoerige der Marinesoldaten werden von der Admiralitaet, soweit die Umstaende es erlauben, fuer Handelsschiffe mit Verteidigungsbewaffnung nach folgender Massgabe zur Verfuegung gestellt:

(a) auf Schiffen mit 6 Zoll und 5,5 Zoll-Geschuetzen - 2- Matrosen, einer davon als Richtkanonier.

(b) auf Schiffen mit 4,7 Zoll-Geschuetzen und darunter- 1 Matrose als Richtkanonier. Fuer etwaige 2. Geschuetze koennen weitere Marinemannschaften nicht gestellt werden.

D.M.S. 1o I

Geschuetzbedienung.- (a) Um die Gewaehr zu haben, dass die Bedienungsmannschaft eines jeden Geschuetzes einen Stamm voll ausgebildeter Leute besitzt, ist dafuer zu sorgen, das sich unter der Besatzung jedes zur Verteidigung ausgeruesteten Handelsschiffes ein Matrose der Kriegsmarine oder ein Marinesoldat als Richtkanonier und ein oder zwei in der Geschuetzbedienung besondrs erfahrene Leute befinden. Da voraussichtlich die Flak- und die Steilfeuergeschuetze nicht gleichzeitig bedient zu werden brauchen, gehoeren diese Mannschaften zur Bedienung des jeweils im Gefecht befindlichen Geschuetzes.

(b) Kanoniere der Kriegsmarine und Marinesoldaten unterstehen gemaess dem Handels-Schiffahrts-Gesetz dem Kapitaen in gleicher Weise, wie alle uebrigen Mitglieder der Schiffsbesatzung. Sie unterstehen aber auch dem Gesetz ueber die Disziplin in der Kriegsmarine und von ihnen begangene Verstoesse gegen die Disziplin sind vom Kapitaen dem dienstaeltesten Offizier zu melden, der im Bestimmungshafen Vorgesetzter der auf Handelsschiffen mit Verteidigungswaffen kommandierten Mannschaften ist. S. Art. 21o.

Sie sind nur zu Arbeiten heranzuziehen, die mit der Bewaffnung oder mit dem Ausguckdienst zusammenhaengen. Sie haben jedoch die Pflicht, jederzeit zum allgemeinen Besten des Schiffes mitzuarbeiten und haben fuer die Ordnung und Sauberkeit ihrer eigenen Quartiere zu sorgen.

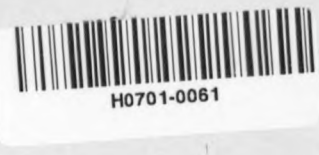
(c) Dem Richtkanonier untersteht die Geschuetzmannschaft. Ausserdem ist er dem Kapitaen oder dem Geschuetzoffizier fuer die sorgfaeltige Instandhaltung der Geschuetze und der

Munition sowie aller zu deren Bedienung gehoerigen Gegenstaende verantwortlich.

(d) Ausbildung.- Ausser dem Richtkanonier und dem fuer Geschuetzbedienung besonders vorgebildeten Mannschaften werden weitere Leute zur Vervollstaendigung der Bedienungsmannschaft (je nach der Groesse des Geschuetzes zwischen fuenf und sieben) und fuer die Herausschaffung der Munition aus dem Magazin benoetigt. Von der Ausbildung dieser Mannschaften, die eine artilleristische Vorbildung kaum besitzen werden, haengt fuer das Schiff in hohem Masse die Moeglichkeit der Selbstverteidigung ab. Die Ausbildung in den Ausruestungshaefen erfolgt nach Massgabe der zur Verfuegung stehenden Zeit durch das in Artikel 21o oben erwaehnte Personal; sie ist jedoch auf See durch den Geschuetzoffizier und den Richtkanonier fortzusetzen. Die Mannschaften muessen staendig am Geschuetz exerzieren, wenn das Schiff sich im Fall eines Angriffs erfolgreich zu verteidigen in der Lage sein soll.

H0701-0060

543 E
Doenitz 6o



A u s z u g
aus
" U r k u n d e n z u m S e e k r i e g s r e c h t ".

1. September 1939 bis 31. August 1940
Zusammengestellt vom
Oberkommando der Kriegsmarine
1. Abtl. Seekriegsleitung

276.

Runderlass des franzoesischen Ministers fuer die Handelsmarine vom 11. November 1939 betreffend die Schaffung eines Abzeichens fuer die mobilisierbaren Besatzungsmitglieder von franzoesischen Handelsschiffen. 1)

Schaffung eines besonderen Abzeichens fuer die kriegsdienstpflichtigen Besatzungsmitglieder auf Handelsschiffen.

In gleicher Weise wie im Kriege 1914 bis 1918 habe ich die Schaffung eines besonderen Abzeichens fuer diejenigen Besatzungsmitglieder angeordnet, die im kriegsdienstpflichtigen Alter stehen. (Mannschaften und Unteroffiziere des Marine-Beurlaubtenstandes) und die zu besonderer Verwendung auf Handelsschiffen mit oder ohne Verteidigungsbewaffnung Dienst tun.

Dieses Abzeichen ist zum Tragen auf der Zivilkleidung bestimmt und besteht aus einer Armbinde aus blauem Tuch mit einem senkrechten Anker aus roter Wolle.

Die Armbinde ist nur in Frankreich und den franzoesischen Kolonien zu tragen. In keinem Fall duerfen die mit der Armbinde ausgestatteten Mannschaften sie tragen, waehrend sie sich in fremden Gewaessern befinden.

Sie wird von den Bekleidungsaemtern auf Grund besonderer Lieferung ausgegeben.

Fuer den Minister und auf seinen
Befehl der Konter-Admiral,
Direktor des Militaer-Rats
Gouton.

1) Amtliches Verkuendungsblatt fuer die Handelsmarine 1939, S.543

Ich, H.J. Harrison, Br. Exp.F.Permit Nr. 110609 bestaetige hiermit, dass ich durchaus vertraut mit der englischen und deutschen Sprache bin und dass das Vorstehende eine wahrheitsgemaesse und richtige Uebersetzung des Documents Nr.... darstellt.

11. April 1946

H.J. Harrison,
Br.Exp.F.Permit Nr. 110609

H0701-0062

H0701-0063

Doenitz 9o

Eidesstattliche Erklaerung

des

Vizeadmiral a.D. Bernhard Rogge vom 2. April 1946

Von der Indienststellung Dezember 1939 bis zum Untergang von Schiff 16 (Hilfskreuzer Atlantis) am 22.11.41 war ich Kommandant dieses Schiffes.

Am 22.11.1941 hatte der Hilfskreuzer gegen o7oo Uhr M.O.Z. auf dem von der Seekriegsleitung befohlenen Treffpunkt "U 126" (Bauer) getroffen und das Boot zur Durchfuehrung der vorgesehenen Versorgung sofort in Schlepp genommen. Kurz nach o8oo Uhr kamen drei Mastspitzen in Sicht. Gleich darauf war einwandfrei ein Kreuzer der "Dorsetshire-klasse" erkennbar, der ebenso wie das von ihm katapultierte Bordflugzeug auf Schiff 16 zuhielt.

Der britische Kreuzer hielt sich in einem Abstande von 16o-2oo hm, schoss Anhaltesalve, forderte ES und stand weiter mit Hoechstfahrt ausserhalb der HK. Artilleriereichweite, auf und ab.

Bei Insichtkommen des britischen Kreuzers wurde Schleppverbindung HK- U-Boot sofort geloest, Oelschlauchverbindung gekappt. Bis das U-Boot tauchte war das englische Bordflugzeug schon recht nahe herangekommen. Waehrend das Flugzeug den gestoppt liegenden HK dauernd umkreiste, mit Scheinwerfer anrief, wurde versucht, durch Flaggen- und Morsesignale das angeforderte ES vom englischen Flugzeug undKreuzer zu beantworten.

Nach Verlauf von gut einer Stunde, in der von Seiten des HK hinhaltende und ungenuegende Beantwortung des britischen ES erfolgte begann "Devonshire" Schiff zusammenzuschiessen. Eigenen Gegenwehr war wegen fehlender Artillerie-Reichweite nicht moeglich.

Nach dem Untergang des Hilfskreuzers ueberflog das englische Bordflugzeug mehrfach die Untergangsstelle, sowie die im Wasser treibenden und die in den Rettungsmitteln geborgenen Besatzungsteile vom Schiff 16, und kam dann aus Sicht.

Es gelang die im Wasser Treibenden noch in die Rettungsboote aufzunehmen oder auf sonstigen Rettungsmitteln zu bergen. Spaeter wurde ein Schleppzug gebildet, der von dem U-Boot in Schlepp genommen wurde.

Nach 36 stuendiger Schleppfahrt wurde die Besatzung vom Schiff 16 vom V-Schiff Python aufgenommen und anschliessend suedliche Kurse zu einem von der Seekriegsleitung befohlenen Treffpunkt gesteuert, der am 29.11.1941 erreicht wurde.

Am 3o. November 1941 gegen 16 Uhr kamen wieder drei Mastspitzen in Sicht, gleich als britischer Dorsetshire-Kreuzertyp ausgemacht, der Treffpunkt unmittelbar ansteuerte. Aufforderung zum ES wie am 22.11.1941. Da Gegenwehr unmoeglich, sofort Python-Versenkung eingeleitet, Besatzungen ausgeschifft, Bruecke in Brand gesetzt, dann Schiff gesprengt. Nachdem Python nach Sprengung brennend unterging, Besatzungen Schiff 16 und V-Schiff Python in Booten und sonstigen Rettungsmitteln gesammelt. Waehrend der Verteilung der beiden Besatzungen auf die einzelnen Fahrzeuge, kam ein britisches Bordflugzeug in unmittelbarer Naehe.

In beiden Untergangsfaellen ist - wohl wegen der eigenen Gefaehrdung der britischen Kreuzer - kein Versuch zur Rettung auch nur einzelner Besatzungsteile unternommen worden.

H0701-0064

Doenitz 91

A u s z u g

aus der

eidesstattlichen Erklärung des Dr. Joachim Rudolphi über den Widerstand des Angeklagten D ö n i t z gegenüber dem Bestreben der NSDAP, die Zuständigkeit des Volksgerichtshofes auch für die Wehrmacht zu begründen.

Alle amtlichen Unterlagen darüber im Oberkommando der Kriegsmarine (OKM.) sind teils durch Luftangriffe, teils durch andere Kriegseinwirkungen verloren gegangen. Da ich diese Angelegenheit in der Gruppe Rechtswesen bearbeitet habe, glaube ich, darüber noch zuverlässige Erinnerungen zu besitzen.

I.

.....

II.

Im Frühsommer 1943 begann der erste bedrohliche Versuch die unpolitische Rechtspflege der Wehrmacht zu unterhöhlen. Vorgeschoben wurde dazu der Reichsminister der Justiz, der zuvor von Hitler zum "Reichskommissar für die gesamte Rechtspflege" ernannt worden war oder ernannt werden sollte, das weiss ich nicht mehr genau. Jedenfalls übersandte er dem O.K.W. als der zur Behandlung ministerieller Angelegenheiten innerhalb der Wehrmacht allein zuständigen Dienststelle einen Entwurf, nach dem künftig alle Strafverfahren wegen politisch zersetzender Äusserungen, Verstössen gegen das Heimtückegesetz, sowie wegen aller strafbaren Handlungen, die auch nur entfernt einen politischen Einschlag besitzen konnten, ausschliesslich durch den Volksgerichtshof und die Sondergerichte der Ziviljustiz abgeurteilt werden sollten.

Dieser Entwurf war unerträglich. Die Hauptbedenken gegen ihn waren:

1. Der Entwurf war geeignet und wahrscheinlich auch dazu bestimmt auf dem Wege über die Einflussnahme auf die Rechtspflege in der Wehrmacht alle Befehlshaber, die Gerichtsherren waren, politisch zu überwachen, damit die Kommandogewalt zu schwächen und die Herrschaft der Partei auch in der Wehrmacht zu begründen.

H0701-0065

2. Die Bestimmungen waren so weit und unklar gefasst, dass sie mühelos auf weitere Gebiete ausgedehnt werden konnten.
3. Sie liessen in technischer Hinsicht den lebendigen Organismus der Wehrmacht völlig unberücksichtigt. Z. B. sollten die einzelnen Wehrmachtrichter als Untersuchungsführer unmittelbar dem Reichsminister der Justiz berichten und von ihm ebenso unmittelbar - also unter Umgehung sämtlicher eigenen Dienststellen - Weisungen erhalten dürfen.
   Oder: Der Justizminist r sollte- nach Anhörung des Chefs OKW.- allein entscheiden, ob ein Soldat wegen eines solchen Vorwurfes aus der Wehrmacht entlassen werden musste und ob er später wieder eingestellt werden durfte.

Ich war sehr besorgt, ob es gelingen würde, diesen schw rwiegenden An- und Eingriff der Partei abzuwehren. Damals (August 1943) wurden dem Ob.d.M. alle fachlichen und politischen Bedenken gegen diese drohende Entwicklung eingehend vorgetragen und der Entwurf einer ablehnenden Antwort vorgelegt. Zur allgemeinen Genugtuung trat der Ob.d.M. der vorgeschlagenen Stellungnahme ohne Schwanken sofort bei und lehnte jedes Zugeständnis ab. Nach seinen Weisungen wurde der endgültig ablehnende Entwurf an das OKW. aufgesetzt. Da der Ob.d.M. während des Tages durch laufende Besprechungen voll beansprucht war, hatte ich ihm diesen Entwurf abends in Berlin-Dahlem in seiner Privatwohnung vorzulegen. (Ich erinner mich dieser Tatsache deshalb so genau, weil ich während der 27 Monate seiner Amtsführung als Ob.d.M. nur in diesem einzigen Falle sein Haus betreten habe.) Dort überprüfte er selbst jeden Satz, ja jedes einzelne Wort sorgfältig und verschärfte sie zum Teil noch.

Diese völlig ablehnende Stellungnahme des Ob.d.M. wurde im Rechtsamt des OKW. freudig aufgenommen. Der Chef OKW. selbst schien zunächst noch Bedenken zu haben, diese Auffassung an Hitler weiterzuleiten. Schliesslich gelang es dem Chef des Wehrmachtrechtswesens, Generaloberstabsrichter Dr. Lehmann, eine Besprechung über diese Frage zwischen dem Chef OKW. und dem Ob.d.M. im OKH. etwa Ende August, Anfang September 1943 herbeizuführen. Wie sich

H0701-0066

dabei herausstellte, glaubte der Chef OKW. aus verschiedenen Erörterungen mit Hitler zu wissen, dass dieser selbst auf die von Reichsleiter Bormann und Reichsminister Dr. Thierack geforderte Regelung- besonders nach dem Sturz Mussolinis - grössten Wert legte. Daher hielt es der Chef OKW, aus "taktischen " Gründen - wie er es nannte - für unklug, in dieser Angelegenheit eine gegen die Wehrmacht gerichtete ablehnende Entscheidung Hitlers herauszufordern. Diesen Bedenken gegenüber erklärte der Ob.d.M. fest und unbeirrbar, dass er sich solche politischen Eingriffe in die Kriegsmarine niemals gefallen lassen würde, so lange er verantwortlich an ihrer Spitze stände. Er wäre bereit, an Stelle des Chefs OKW. diese Auffassung sofort Hitler persönlich vorzutragen. Dagegen hatte der Chef OKW nichts einzuwenden.

Dem Ob.d.M. erschien diese Angelegenheit als so bedeutsam, dass er eine lange vorbereitete grosse Übung zwischen U-Boots- und Sicherungsverbänden an der französischen Atlantikküste,, zu der er unmittelbar nach dieser Besprechung fliegen wollte, um 24 Stunden verschieben liess. Dafür flog er sofort in das Führerhauptquartier nach Ostpreussen und hatte Erfolg. Wie er nach seiner Rückkehr mitteilte, hatte Hitler sich damals dem Gewicht seiner Gegengründe nicht verschlossen und befohlen, diesen Verordnungsentwurf vorläufig ruhen zu lassen.

III.

Noch weiteren Personalände ungen im ReichsJustizministerium (um die Jahreswende 1943/1944) wurde bekannt, dass der neue Staatssekretär Klemm als sogenannte "Morgengabe der Partei" die feste Zusage der Parteikanzlei in München auf volle Unterstützung bei der beabsichtigten Politisierung der Rechtspflege in der Wehrmacht mitgebracht hatte. Im Frühsommer 1944 verdichteten sich die Anzeichen für einen unmittelbar bevorstehenden neuen politischen Angriff von dieser Seite. Bald danach, spätestens nach dem Attentat vom 20. 7. 1944, erhob der Reichsjustizminister die gleichen politischen Forderungen wie 1943, aber in erweiterter und geschickterer Fassung. Die Einstellung zu ihnen innerhalb der Wehrmacht war gegenüber 1943 jetzt wesentlich verändert: Dem Reichsmarschall erschien, wie verlautete, zwar auch der neue Entwurf als verderblich; er konnte oder wollte aber wegen

H0701-0067

seiner inzwischen erheblich geschwächten politischen Stellung nichts mehr gegen ihn unternehmen. Der Chef OKW. hielt den Entwurf ebenfalls für bedenklich, glaubte aber, ihm nach dem Ereignis des 20. 7. 1944 nicht mehr erfolgreich widersprechen zu können. Das Oberkommando des Heeres sah sich in seiner den Entwurf innerlich ablehnenden Einstellung durch die Tatsache behindert, dass Hitler selbst Oberbefehlshaber des Heeres war und diesen Entwurf billigte. Die Hoffnungen aller ablehnend eingestellten Kräfte im OKW. wie in den drei Wehrmachtteilen waren daher auf den Oberbefehlshaber des kleinsten Wehrmachtteiles, der Kriegs-Marine, gerichtet. Grossadmiral Dönitz enttäuschte sie nicht. Klar und unbeeinflussbar hielt er an seiner Auffassung fest, dass die beabsichtigte Verordnung falsch, gefährlich und für die Wehrmacht unheilvoll sein würde. Wieder wurden alle Gegengründe gegen den Einbruch politischer Kräfte und der Gestapo in die Rechtspflege der Wehrmacht sachlich, aber scharf zusammengestellt und dem OKW. zugeleitet. Daneben versuchte das Wehrmachtrechtsamt des OKW. vergeblich, den Chef OKW. für eine auf die Stellungnahme des Ob.d.M. gestützte ablehnende Auffassung zu gewinnen. Ein nochmaliger Vortrag des Ob.d.M. bei Hitler hielt diesmal die Entwicklung nicht mehr auf, weil dieser - nach Darstellung des Ob.d.M. - auf den 20. 7. 1944 verwies. Hitler unterzeichnete die heissumstrittene politische Verordnung über Einschaltung des Volksgerichtshofes und der Sondergerichte in die Rechtspflege der Wehrmacht am 20. 9. 1944.

Darauf wurden in "Koralle", dem Hauptquartier des Ob.d.M. (etwa 60 km nördlich von Berlin), sofort noch einmal alle Nachteile, die sich für die Wehrmacht zwangsläufig daraus ergeben mussten, erörtert. Auf Anordnung des Ob.d.M. wurde - trotz der von Hitler schon vollzogenen Unterschrift - unmittelbar danach ein Gkdos-Fernschreiben an ihn aufgesetzt, in dem die schwerwiegenden Bedenken des Grossadmirals stichwerthaltig nochmals zusammengefasst waren. Der Ob.d.M. erreichte damit noch einen Aufschub. Hitler befahl, den Vollzug der Verordnung auszusetzen und das Ergebnis einer Besprechung führender Männer über diesen Einspruch des Ob.d.M. abzuwarten. Von seiten waren dafür - nach meiner Erinnerung - ausser dem Ob.d.M. der Reichsmarschall, Chef OKW., Reichsführer SS, Reichsleiter Bormann

H0701-0068

und die Reichsminister Dr. Thierack und Dr. Lammers. Diese Ansprache fand noch im September 1944 statt, wann und wo, ist mir unbekannt. Der Ob.d.M. berichtete danach nur, dass es ihm nicht gelungen wäre, seine Auffassung bei den übrigen Teilnehmern durchzusetzen.

IV.

Nach dem Eingang der Verordnung vom 20. 9. 1944, kam es auf die Gestaltung der Ausführungsbestimmungen wesentlich an, über die noch Verhandlungen zwischen dem OKW und dem Reichsjustizministerium schwebten. Der Ob.d.M. begrüsste die Absicht des OKW., hierbei noch einzelne Verbesserungen zu erreichen; er deutete aber an, dass er weder an der Verordnung noch an ihren Ausführungsbestimmungen interessiert wäre und sie auch nicht durchführen würde. Er würde sich dafür auf seine beiden Besprechungen mit Hitler in dieser Angelegenheit berufen. Diese Verhandlungen zogen sich noch etwa zwei Monate hin. Die Wehrmachtteile wurden an ihnen niemals unmittelbar beteiligt, sondern konnten ihre Ansichten nur gelegentlich durch das OKW vorbringen lassen. Die auch in diesem Abschnitt ständig ablehnenden Stellungnahmen des OKM führten eines Tages zu dem drohenden Hinweis des Staatssekretärs Klem gegenüber dem OKW, er habe eine Reihe von Vorgängen darüber sammeln lassen, dass die Gerichte der Kriegsmarine politisch zersetzende Äusserungen entweder nicht genügend verfolgten oder zu milde bestraften, und er würde der Kriegsmarine beweisen, dass die Stellung seines Ministers bei Hitler mindestens so stark wäre wie die des Grossadmirals. Der Ob.d.M. liess sich auch durch diese Drohung nicht beirren.

Wie berichtet wurde, fragte Hitler etwa Ende November 1944 den Chef OKW. nach einer Lagebesprechung, ob die Verordnung vom 20. 9. 1944 reibungslos durchgeführt würde. In Wirklichkeit war bis dahin- wenigstens bei der Kriegsmarine- nichts geschehen, weil es gelungen war, den Erlass der notwendigen Ausführungsbestimmungen immer wieder hinauszuzögern. Nach dieser Frage glaubte der Chef OKW. eine weitere Verzögerung nicht verantworten zu können, und erklärte sich Anfang Dezember 1944 mit dem für die Wehrmacht sehr ungünstigen Entwurf des Reichsministers der Justiz im wesentlichen einverstanden.

H0701-0069

Doenitz 91

Obwohl durch die Verordnung vom 20. 9. 1944 und durch diese Ausführungsbestimmungen nunmehr klare, wenn auch sehr unbefriedigende Verhältnisse geschaffen waren, ordnete der Ob.d.M. an, dass Verordnung wie Ausführungsbestimmungen nur zu den Akten genommen und nicht an die nachgeordneten Dienststellen weiter gegeben werden sollten. Er war sich- wie ich annehme - über die möglichen Folgen dieser eindeutig ablehnenden Haltung klar. Er war aber von der Richtigkeit seiner Auffassung überzeugt und bereit, sie jederzeit zu verantworten

Diese Haltung des Ob.d.M. ermöglichte es der Kriegsmarine als einzigen Wehrmachtteil bis zum Kriegsende keine Strafverfahren politischer Färbung an den Volksgerichtshof oder an ein Sondergericht abgeben zu brauchen.

Ich versichere die Richtigkeit meiner Angaben an Eidesstatt zur Vorlage vor dem Internationalen Militär-Gerichtshof in Nürnberg.

Flensburg-Mürwick, den 3.4.

gez. Dr. Joachim Rudolphi

H0701-0070

H0701-0071

SUPPLEMENTAL DOCUMENT FOR THE DEFENDANT DORNBERGER

Document Nr. C 151 - GB 91

GERMAN

H0701-0072

Notice.

Not to be published until presented before the tribunal in open court and then only that portion actually submitted as evidence.

Ne pas publier avant présentation devant le tribunal en audience publique et seulement la partie réellement versée au dossier.

Nicht zu veroeffentlichen vor Darlegung vor dem Gericht (Tribunal) in oeffentlicher Sitzung und dann nur jenen Teil, welcher tatsaechlich zur Beweisfuehrung uebermittelt wurde.

Не публиковать до того, как представлено на публичном заседании трибунала и только ту часть, которая представлена в качестве доказательства.

H0701-0073

I certify that none of the documents included herein have been denied by the tribunal and that this document book has been examined with the prosecution in accordance with the ruling of the tribunal dated 4 April 1946.

Je certifie qu'aucun des documents ci-inclus n'a été contesté par le Tribunal, et que ce livre de documents a été examiné par le Ministère Public suivant les régles du Tribunal, en date du 4 Avril 1946,

Ich bestaetige , dass keine der hierin enthaltenen Dokumente vom Gerichtshof abgelehnt wurden und dass dieses Dokumentenbuch gemeinsam mit der Anklagevertretung durchgesehen wurde, in Uebereinstimmung mit der Entscheidung des Gerichtshofes vom 4. April 1946.

Signature of Counsel

Signature de l'Avocat

Unterschrift des Verteidigers.

H0701-0074

A u s z u g

aus

D o k u m e n t C 151 - GB 91

Befehlshaber der Unterseeboote
Operationsabteilung
B.Nr. g.Kdos Chefs. 120

30. 3.40

Pruef-Nr. 1

Geheime Kommandosache!

C h e f s a c h e

nur durch Offizier

Operationsbefehl "Hartmut"

II. Ausgabe

Besetzung Daenemarks und Norwegens.

.....

II. Nachrichten ueber eigne Streitkraefte

5.) Die Seestreitkraefte werden beim Einlaufen bis zur Truppenlandung voraussichtlich ausser in Narvik die englische Kriegsflagge fuehren.

.....

IV. Befehl der U-Boote

Aufgaben:

2) Auf Wartenaufstellung: Angriff nur auf feindl. Seestreitkraefte und Truppentransporter. Meldung feindl. Streitkraefte, Luftverbaende von einer Staffel aufwaerts. Ohne Befehl kein Vorgehen gegen norwegische und daenische Streitkraefte, ausser wenn diese eigne Streitkraefte angreifen.
Boote der 3., 5., 9. U-Bootgruppe duerfen zum Angriff auf Schlachtschiffe, Kreuzer und Truppentransporter bei Feindmeldung eines Bootes der eignen Gruppe ihre Positionen verlassen.

H0701-0075

5.) Vorsicht vor Verwechslung eigner und fremder Streitkraefte!

Nach Befehl zum Einnehmen der Endpositionen sollen ausser Nachschubdampfern nur noch mit PT den Booten angekuendigte Streitkraefte einlaufen.

VI. Allgemeine Anordnungen

a) Kommt es vor Durchfuehrung der Landungen zur Feindberuehrung, so fallen alle raeumlichen Bindungen fuer die U-Boote innerhalb des Bereichs der eignen Gruppe fort. Sie sollen den Gegner angreifen, wo sie ihn fassen koennen, dabei schaerfste Aufmerksamkeit im Erkennen eigner Streitkraefte.

b) Zwischenfaelle mit amerikanischen Handelsschiffen muessen unter allen Umstaenden vermieden werden.

c) Dampfer duerfen nur angegriffen werden, wenn sie einwandfrei als feindlich u. als Truppentransporter festgestellt werden.

.....

H0701-0076

Tel. Oslo 20785
App. 3

Vern. Stab
Raadhusgaten 8
Oslo

15. Juli 1946

Sept. 6.
Not submitted
in evidence

An den
Britischen Sekretär,
Internationalen Militärgericht

Nürnberg

Betr.: Kapt. z. See Hans Rudolf ROESING

A

1. Betr. Ihr Fernschreiben BWCE/M/SIG/1=1281 vom 10. 11. 45 I

2. Nachfolgend die Antworten auf Ihren Fragebogen, ordnungsgemäss von ROESING unterzeichnet.

B

1. Kapt. z. See Hans Rudolf ROESING

2. ROESING war FdU West.

3. März 43 bis Kapitulation. (März 43 = Sept. 44. ANGERS Sept. 44 = Kapitulation: BERGEN).

4. InzBezug auf Verwaltung, Disziplin, Versorgung, Instandhaltung und Betreuung unterstand R. Adm. von FRIEDEBURG in Kiel. Seine Operationsgrenzen zur See waren 2° W = 60° N, in Bucht von BISCAYA, 12° West und Meerenge von DOVER. Alles, was ausserhalb dieser Grenzen lag, unterstand unmittelbar dem Kommando der BdU. Adm. DOENITZ! Operationsbefehle von der BdU wurden gleichzeitig der FdU und den Flottillen übermittelt. DOENITZ war daher nur mittelbar sein Vorgesetzter.

5. Weiss nichts über irgendeinen Befehl solcher Art.

6. Nein.

7. ROESING kann sich folgenden Vorfalls erinnern, der sich seiner Meinung nach im Januar oder Februar 42 zutrug: U-Boots-Kommandant HARTENSTEIN (Kapt.Lt.) versenkte ein Schiff im mittleren Atlantik, auf der Höhe der afrikanischen Küste, das Frauen, Kinder, britische Truppen und italienische Kriegsgefange an Bord hatte. Rettungsboote mit Frauen und Kindern an Bord wurden von dem U-Boot ins Schlepptau genommen, und HARTENSTEIN hat wohl auch einige wenige Überlebende auf seinem U-Boot aufgenommen. Er verbreitete dann auf der internationalen Seefahrtswelle (600 m) die Nachricht, dass er mit Rettungsarbeiten beschäftigt sei, und erklärte, dass sein Schiff durch Hissen einer Rotkreuz-Flagge geschützt sei. Er gab auch seinen Standort an, Einzelheiten über den beabsichtigten Kurs in Richtung der afrikanischen Küste, sowie die Lage des gesunkenen Schiffes, um andere Schiffe in den Stand zu versetzen, weitere Überlebende zu retten. Alliierte Flugzeuge überfolgen das U-Boot und Moresseverbindung wurde hergestellt. Das oder die Flugzeuge verschwanden, jedoch ein oder zwei Stunden später erschienen weitere alliierte Flugzeuge über dem U-Boot und belegten es mit Bomben, wodurch es schwer beschädigt wurde. Es tauchte sofort und überliess die Überlebenden ihrem Schicksal. Es gelang ihm jedoch, zu seinem Stützpunkt LORIENT zurückzukehren, es wurde später bei einer anderen Operation versenkt. Der Name des alliierten Schiffes ist ROESING nicht bekannt.

H0701-0077

8. Im Verfolg dieses Vorfalles richtete die BdU an alle Kommandanten die Warnung, sich in kein ausgedehntes Rettungswerk einzulassen, das ihre eigene Sicherheit gefährden könnte. Es wurden keine mit den Gesetzen der Seekriegsführung in Widerspruch stehenden Befehle erlassen.

9. ROESING kann sich an eine Belehrung und eine Warung erinnern, jedoch nicht an einen direkten Befehl, ähnlich dem in dem Fragebogen erwähnten vom 17. September 1942, jedoch nicht in den gleichen starken Ausdrücken. Er glaubt, dass die Belehrung und die Warnung in einem früheren Zeitpunkt herausgekommen sein mussten. Alle von der BdU herausgegebenen Befehle wurden in ROESINGS Akten vermerkt und dann von ihm dem U-Boot-Kommandanten übermittelt. Falls ein derartiger Befehl bestände, müsste ROESING also davon wissen.

10. Nein. ROESING erklärt, dass er - falls sich solche Tendenzen unter seinen Untergebenen herausgebildet hätten - sie unverzüglich unterdrückt hätte.

11. Nein.

12. Er weiss nur von einem Vorfall im Süd-Atlantik, von dem er nach der Kapitulation erfuhr. Der betreffende Offizier, Oblt. ECK, ist bereits vor einem Gericht zur Aburteilung von Kriegsverbrechen erschienen.

13. Die vertretenen Grundsätze sind die oben erwähnten, wobei der Sicherheit der U-Boote das Hauptgewicht beigemessen wurde. Daher war jede Nachrichtenübermittelung, jegliches Signal oder Verzögerung verboten, die das U-Boot und womöglich andere sich in der Nähe befindende gefährden könnten. Wenn die Sicherheit es gestattete, wurde Schlüsselpersonal zum Zweck von Information und Verhör gerettet.

ROESING ist der Ansicht, dass ein derartiger Befehl wie der oben genannte die Moral der Kommandanten und Mannschaften beeinfrächtigt hätte. Und die Waffe hätte infolge einer Verringerung des versenkten Schiffsraumes viel an Ansehen verloren.

Kapt.z.See Hans Rudolf ROESING

gez. ROESING

Zeuge: (Unleserlich

W. Thomson, Col. RASC

Die Unterschriften obigen Dokumentes nach Abänderung des Paragraphen 12 beglaubigt.

(gez.) R. Ansell WELK
Major
GSO II Int. (b)

H0701-0078

Erstausfertigung.

Nr. 323 der Urkundenrolle 1946.

Geschehen zu Luebeck am 16. Juli 1946.

Not submitted in evidence

Vor mir, dem unterzeichneten Notar

Dr.jur. Adolf I h d e

in L u e b e c k

Erschien heute in meinem Geschaeftszimmer Breite Str. 18, I der Fregattenkapitaen Reinhard (Teddy) S u h r e n , Kleverhof bei Bad Schwartau Krs. Luebeck wohnhaft, ausgewiesen durch Entlassungsschein des DISBANDMENT CONTROL UNIT NO.37, und erklaerte nachstehendes zu meinem notariellen Protokoll:

Ich bin von der Verteidigung des Grossadmirals Karl Doenitz vor dem Internationalen Gerichtshof in Nuernberg aufgefordert worden, die nachstehenden, mir vorgelegten Fragen zu beantworten und die Richtigkeit meiner Antwort an Eides statt zu versichern:

1.) Welches ist Ihr Dienstgrad und Name ?

Antwort:

Mein Name ist Reinhard Suhren. Ich war bei der Kapitulation Fregattenkapitaen in der Deutschen Marine.

2.) Waren Sie in diesem Kriege Fuehrer der Unterseeboote Norwegen ?

3.) Von wann bis wann ?

Antwort:

Ich war Fuehrer der Unterseeboote Norwegen vom Mai 1944 bis zur Kapitulation.

4.) War der Befehlshaber der Uboote, Admiral Doenitz, Ihr Vorgesetzter ?

Antwort:

Der Befehlshaber der Uboote, Grossadmiral Doenitz, war mein Vorgesetzter.

5.) Haben Sie jemals einen Befehl des BdU erhalten oder kennen Sie einen Befehl, in dem die Vernichtung der Rettungsmittel versenkter Dampfer od oder die Toetung der Schiffbruechigen angeordnet ist?

Antwort:

Ich habe niemals einen Befehl des BdU erhalten, kenne auch keinen Befehl, in dem die Vernichtung der Rettungsmittel versenkter Dampfer oder die Toetung der Schiffbruechigen angeordnet ist.

6.) Haben Sie jemals einen Befehl des BdU erhalteb oder kennen Sie einen Befehl, in dem zwar die vorstehenden Anordnungen nicht direkt enthalten waren, der jedoch nach seiner Fassung dahin ausgelegt wurde, dass Rettungsmittel zu vernichten und Schiffbruechige zu toeten seien ?

H0701-0079

Antwort:

Ich habe niemals einen Befehl des BdU erhalten noch kenne ich einen Befehl, in dem zwar die vorstehenden Anordnungen nicht direkt enthalten waren, der jedoch nach seiner Fassung dahin ausgelegt worden waere, dass Rettungsmittel zu vernichten und Schiffbruechige zu toeten seien.

7.) Ist Ihnen bekannt, dass im September 1942 deutsche Uboote nach der Torpedierung des britischen Dampfers "Laconia" Schiffbruechige retteten und dabei von einem alliierten Flugzeug mit Bomben angegriffen wurden?

Antwort:

Mir ist, und zwar von dem Kommandanten des beteiligten deutschen Ubootes, dem Korvettenkapitaen von Hartenstein, erzaehlt worden, dass im September 1942 das von ihm gefuehrte Uboot nach der Torpedierung des britischen Dampfers "Laconia", waehrend die Besatzung mit der Rettung von Schiffbruechigen beschaeftigt war, von einem alliierten Flugzeug mit Bomben angegriffen wurde, als es schon viele gerettete Schiffbruechige an Bord genommen hatte, und dass es schwerbeschaedigt in den Stuetzpunkt eingelaufen ist. Er sagte noch, dass das feindliche Flugzeug zunaechst etwa 45 Minuten lang das Boot umkreist habe. Erst dann habe das Flugzeug angegriffen, obwohl das Uboot seine friedliche Absicht durch ein auf einen weissen Plan gemaltes rotes Kreuz kenntlich gemacht hatte.

8.) Wissen Sie, ob aufgrund dieses Vorfalles der BdU einen Befehl erlassen hat, in dem er Hilfeleistung unter Gefaehrdung des eigenen Bootes als unvereinbar mit den Gesetzen des Seekrieges verbot ?

9.) Koennen Sie sich an den anliegenden Befehl vom 17. 9. 42 erinnern ?

Antwort:

Ich weiss, dass aufgrund dieses Vorfalls der BdU durch Funkspruch vom 17. September 1942 den mir von der Verteidigung des Grossadmirals Doenitz mitgeteilten, in der A n l a g e wiedergegebenen Befehl erlassen hat. Ich habe diesen Befehl auch erhalten. Ich war bei Empfang des Befehls Kommandant eines Ubootes.

10.) Haben Sie oder nach Ihrem Wissen irgendein Mitglied Ihres Stabes oder einer Ihrer Kommandanten diesen Befehl dahin verstanden oder ausgelegt, dass Rettungsmittel vernichtet und Schiffbruechige getoetet werden sollen ?

Antwort:

Ich habe weder selbst damals oder spaeter, noch hat meines Wissens irgendein Mitglied meines Stabes oder irgendeiner meiner Kommandanten diesen Befehl dahin verstanden oder ausgelegt, dass Rettungsmittel vernichtet und Schiffbruechige getoetet werden sollen.

11.) Ist Ihnen bekannt, ob der BdU oder ein Offizier seines Stabes jemals eine derartige Auslegung zu einem Befehl des BdU schriftlich oder muendlich verbreitet hat ?

Antwort:

Mir ist nicht bekannt, dass der BdU oder ein Offizier seines Stabes jemals eine derartige Auslegung zu einem Befehl des BdU schriftlich oder muendlich verbreitet hat.

H0701-0080

12.) Ist Ihnen waehrend des Krieges bekannt geworden, ob irgendein deutscher Uboot-Kommandant nach der Versenkung eines Schiffes tatsaechlich die Rettungsmittel vernichtet und die Schiffbruechigen getoetet hat ?

Antwort:

Mir ist waehrend des Krieges nicht bekannt geworden, dass irgendein deutscher Uboot-Kommandant nach der Versenkung eines Schiffes tatsaechlich die Rettungsmittel vernichtet und die Schiffbruechigen getoetet haette.

13.) Welches allgemeine Prinzip bestand waehrend Ihrer Befehlsfuehrung als FdU im Hinblick auf Hilfsmassnahmen fuer Schiffbruechige ?

Antwort:

Waehrend meiner Befehlsfuehrung als FdU bestand folgendes allgemeine Prinzip im Hinblick auf Hilfsmassnahmen fuer Schiffbruechige: Es gelten die vom BdU herausgegebenen Befehle. Die Kommandanten haben sich nach der Torpedierung von Schiffen so vorsichtig wie moeglich zu verhalten. Keinesfalls sind Hilfsmassnahmen zulaessig, die geeignet sind, das Boot zu gefaehrden. In der letzten Zeit des Krieges war die Luftueberlegenheit der Gegner so stark, dass praktisch niemals die Moeglichkeit bestand, eine Rettungsaktion ohne eigene Gefaehrdung durchzufuehren. Ich habe mich daher verpflichtet gefuehlt, in einer Erlaeuterung zu den bestehenden Befehlen nachdruecklichst hierauf hinzuweisen.

Der Fregattenkapitaen Reinhard S u h r e n wurde von dem unterzeichneten Notar auf die Bedeutung einer eidesstattlichen Versicherung hingewiesen und erklaerte alsdann:

Ich versichere an Eides statt, dass mir nichts bekannt ist, was der Richtigkeit meiner vorstehenden Angaben entgegensteht.

Vorstehendes protokoll und die Anlage wurden dem erschienenen von mir, dem Notar, vorgelesen, von ihm genehmigt und von ihm und mir wie folgt eigenhaendig unterschrieben.

gez. Suhren

gez. Dr. Ihde

L.S.: Dr.jur.
Siegel : Adolf Ihde
Notar in Luebeck

Nr. 323 der Urkundenrolle 1946

Wert: 3.000;oo
Gebuehr Paragrn. 43,26 RM; 16.oo
Umsatzsteuer RM, 0,48
Sa. RM. 16.48

H0701-0081

Anlage

Funkspruch vom 17. September 1942, 21.oo Uhr

Alle Kommandanten

1) Jeglicher Rettungsversuch von Angehoerigen versenkter Schiffe, also auch Auffischen von schwimmenden und Anbordgabe auf Rettungsboote, Aufrichten gekenterter Rettungsboote, Abgabe von Nahrungsmitteln und Wasser, haben zu unterbleiben. Rettung widerspricht den primitivsten Forderungen der Kriegefuehrung nach Vernichtung feindlicher Schiffe und Besatzungen.

2) Befehle ueber Mitbringung Kapitaene und Chefingenieure bleiben bestehen.

3) Schiffbruechige nur retten, falls Aussagen fuer Boot von Wichtigkeit.

4) Hart sein. Daranndenken, dass der Feind bei seinen Bombenangriffen auf deutsche Staedte auf Frauen und Kinder keine Ruecksicht nimmt.

000-000